

SZABÓ MIKLÓS

A MAGYAR KATONAI REPÜLŐGÉPGYÁRTÁS FEJLŐDÉSE (1938—1944)

A magyar repülőgépgyártás az 1938—1940-es években

*A repülőgépiparral szemben támasztott elvárások és
a számára adott megrendelések*

A magyar uralkodó osztály vezető körei kiharcolva a számukra kedvezőbbé váló kül- és belpolitikai, gazdasági viszonyokat, 1938. március 5-én Darányi Kálmán miniszterelnök győri beszédével nyíltan meghirdették fegyverkezési programjukat. Ezt a fegyverkezési egyenjogúság megszerzése (bledi egyezmény, 1938. augusztus 22.) előtt az tette lehetővé, hogy mind szorosabb szálakkal kötődtek az egyre agresszívabbá váló — a magyar revíziós törekvéseket támogató — német fasizmushoz. Ugyanakkor a kisantant államok sorozatos meghátrálásától nőttön-nőtt az ország politikai és katonai vezetésének önbizalma, annál is inkább, mert maga mögött tudta a revíziót túlnyomó többségében támogató magyar társadalmat. E program nemzetközi pénzügyi akadályait az hátrította el, hogy 1938. január 27-én a Népszövetség felszabadította Magyarországot minden pénzügyi ellenőrzés alól. Ezzel párhuzamosan a belső financiai lehetőségek javultak, hiszen a nemzeti jövedelem az 1936—37-es költségvetési évben 22⁰/₀-kal nőtt.¹

A győri program új fejezetet nyitott az ország háborús felkészítésének történetében. Az országgyűlés 1938 májusában megszavazta az egymilliárdos programot, aminek alapján a XX. törvénycikk lehetővé tette a kormány számára, hogy ezt az összeget részben egyszeri vagyonadóból (600 millió P), részben 400 millió pengős kölcsön kibocsátásával fedezze. E beruházási összeg 60⁰/₀-át lehetett közvetlen fegyverkezésre fordítani.²

Ennek alapján a Honvédelmi Minisztérium anyagi csoportfőnöke 550 millió pengőt tervezett hadikiadásokra — s ezen belül 55 milliót repülőanyagra — fordítani.³ Így a Honvédelmi Minisztérium hatalmas megrendelésekhez juttatta az ipart, ezen belül is a nehézipart. Az elhatározott „Huba” hadrend szerint egy repülőhadosztályt szándékoztak felállítani, s ennek megfelelően már 1938 júliusában 4,5 millió pengős repülőgép- és motormegrendelést adtak a Weiss Manfréd Műveknek.⁴

1 *Dombrády Lóránd*: A Horthy-hadsereg szárazföldi erőinek gépesítése a győri program időszakában (1938—1940) Kandidátusi értekezés. Budapest, 1974. 19. o.

2 *Berend T. Iván—Szuhay Miklós*: A tőkés gazdaság története Magyarországon 1848—1944. Budapest, 1973. 254. o.

3 *Dombrády Lóránd*: A győri program és a hadseregfejlesztés pénzügyi problémái. Honvédelem 1972/6. sz. 67. o.

4 *Berend T. Iván—Ránki György*: Magyarország gyáripara a második világháború előtt és a háború időszakában. (1933—1944). Budapest, 1958. 301. o. (Megjegyzendő, hogy a *Berend—Szuhay*: A tőkés gazdaság... i. m. 254. o.-án ez az érték 14 mill. P, de ez sajtóhiba, ezt az összeget tüzérségi lőszer megrendelésére fordították, ugyancsak a WM. műveknél).

Azonban e nagyra törő tervek megvalósításának több akadályja volt. Például az ipari háttér nem volt megfelelő: 1938-ban Magyarország az európai ipari termelésből mindössze 0,9⁰/₀-ban részesedett.⁵ A nehézipar részaránya alacsony volt (41,4⁰/₀), hiszen a potenciális ellenségek közül Jugoszláviában ugyanez a mutató 46,3⁰/₀ (bár ugyanakkor a gépgyártás részesedése csak 0,7⁰/₀!), Csehszlovákia pedig jóval fejlettebb volt. Románia nehéziparának indexe viszont rosszabb volt (36,8⁰/₀). Úgyszintén komoly gondot okozott, hogy a gyors fejlődés, a hadiipar sikeres felfuttatásának előfeltételét képező szerszámgép- és munkagépgyártás 1938-ban mindössze 9,2⁰/₀-ban részesült.⁶ A nagyfokú nyersanyaghiány csak fokozta a nehézségeket.

Mindezek — s egy sor más tényező — alapján egyértelműnek tűnik az, hogy a legszélsőségesebb horthysta vezető körök — s ezek között is elsősorban a katonák — nem ismerték fel a háború gépi korszakának azt az alapvető jellemzőjét, hogy a fegyveres erők ellátása, felszerelése minden korábbinál inkább függvénye az iparnak, amely így a háború legfontosabb tényezőjévé vált. Helyes tehát az az értékelés, miszerint: „A hadvezetés hibát követett el, amikor — voluntarista módon — nem értékelte reálisan a magyar ipar, ezen belül is elsősorban a fém- és gépipar technikai állapotát, képességét a bonyolult feladatokhoz való rövid idő alatti alkalmazkodásra. Az adott helyzetben nem lehetett adminisztratív eszközökkel egyik napról a másikra változtatni.”⁷

Pedig azt sem lehet mondani, hogy a fent jelzett tájékozatlanság általános, vagy egyértelmű lett volna. Sokkal inkább a várható ellenség lebecsüléséről, a meglepetésszerű — az egyes kisantant országokkal szemben külön-külön kivívott — gyors győzelemben vetett hitről lehet szó.

A győri program teremtette kedvező helyzetben a Honvédelmi Minisztérium illetékes szervei megrendelésekkel látták el a repülőgépgyártásra képes nagyüzemeket. Ezt megelőzően azonban, a honvédelmi miniszter szükségesnek tartotta, hogy rögzítse a repülőgépfajták kiválasztásával és gyártásával kapcsolatos követelményeket. A vezérkar főnökéhez 1938. június 2-án küldött iratban⁸ azt kérte Rátz Jenő Keresztes-Fischer Lajos altábornagytól, hogy ezeket az alapelveket úgy tegye magáévá, illetve egészítse ki, hogy „azoknak több éven át megkötő hatása lehessen.” Ugyanakkor már ebből az anyagból is kiérződik az adottságok korlátozott volta, amikor a miniszter hangsúlyozta, hogy csak a hadműveleti követelmények és műszaki lehetőségek (véleményünk szerint ez utóbbira tette a hangsúlyt — Sz.M.) keretein belül lehet dönteni. Ennek megfelelően minél kevesebb repülőgépfajta gyártását javasolta. Véleménye szerint egy közelfederítő-, egy együlékes vadász- és egy többmotoros könnyűbombázó-típussal minden feladat megoldható. Figyelembe véve az akkori hadászati elképzeléseket, a feltételezett ellenség katonaföldrajzi helyzetét, nagyságát, ez a nézet elfogadható.

Az alapkövetelményekben a miniszter a gyakorlati próbákban a Heinkel „He-46” típusnál mind harcászati, mind repüléstechnikailag jobb eredményt felmutató „WM 21. Sólyom” közelfelderítő repülőgépként való rendszeresítését, tehát a hazai gyártmányt javasolta.

Több magyar géptípust nem tudott proponálni, ezért azt az utat tartotta járhatónak, hogy a külföldi gyártmányokat csapatpróbának alávetni, s a tapasztalatok alapján hozott döntéseknek megfelelően lincenvásárlással a szükségle-

⁵ Berend T. Iván—Ránki György: Közép-Kelet-Európa gazdasági fejlődése a 19—20. században. Budapest, 1976. 478. o.

⁶ Berend T. Iván—Ránki György: Gazdaság és társadalom. Budapest, 1974. 240—241. o.

⁷ Dombrády Lóránd: A magyar ipar háborús mozgósítása az 1938—40 közötti időszakban. Hadtörténelmi Közlemények (HK.) 1973/2. sz. 239. o.

⁸ HL. Vkf. Eln. 1. 1938/2632

tet „kizárólag a hazai iparral” legyártani. Ismét felmerül tehát, hogy a törekvés helyes, de nem mérték fel objektíven az ipari háttér és a licencvásárlás lehetőségeit, illetve ezek a *vélt lehetőségek* idővel nem bizonyultak valóságnak. Természetesen ez utóbbi nem róható fel hibájuk, mert valóban nem lehetett kiszámítani a szövetségesek gyakori magatartás-változását, s még kevésbé a helyzetükben rövidesen bekövetkező egyre növekvő gondjaikat. Így Magyarország mind nagyobb mértékben kényszerült saját szűkös lehetőségeire támaszkodni. Az ennek megfelelően hozott újabb intézkedések előkészítése, majd gyakorlati tétele hosszabb-rövidebb időt igényelt. Így az ország gazdasági-katonai vezetői egyre nagyobb időzavarba kerültek célkitűzéseik megvalósítása terén.

Rátz szerint a MÁVAG, a Weiss Manfréd Repülőgép- és Motorgyár RT, a Magyar Waggon- és Gépgyár RT, a Ganz és Társa, a Marx és Méray, valamint a Danuvia jöhetnek számításba — idővel valóban ezek többsége alkotta a magyar repülőgépipart —, s ezek között úgy kell elosztani a rendeléseket, hogy légvédelmi szempontból decentralizáltak legyenek, illetve „az egészséges üzleti versengés közöttük a legteljesebb mértékben érvényesüljön.”

Ennek megfelelően a Légügyi Hivatal 1938. július 27-én 36 db „WM 21. Solyom” repülőgépet rendelt, mégpedig 12—12 db-ot a Weiss Manfréd Repülőgép- és Motorgyár RT-től, a MÁVAG-tól és a győri Magyar Waggon- és Gépgyár RT-től.⁹

Ezzel közel egyidőben — július közepén — intézkedés történt a Caproni „Ca—310” bombázók hazai gyártására. Bár a licencvásárlási tárgyalások csak szeptemberben zárultak le, a fenti időpontban 352 db. „M—14 Mars” motor és 36 db „Ca—310” sárkány gyártására adtak megbízást a Weiss Manfréd RT részére. Ez a későbbiekben 114, illetve 18 db-ra módosult, miközben a MÁVAG és a Magyar Waggon- és Gépgyár RT is kapott egy közös megrendelést 36 db sárkányra.¹⁰ Mindez azonban hiábavaló lépésnek bizonyult, mert végső soron nem került sor a Ca—310-ek magyarországi gyártására.

Az 1939. január 1-ével önállósult légierő számára külön költségvetési keretet határoztak meg, ettől azonban nem javultak beszerzési lehetőségei.¹¹ A Vezetőségi Értekezlet 1939. január 30. és február 4-i ülésén döntött az 1940. április 1-re megvalósítandó hadrendfejlesztés kereteiről („Huba—I. A” hadrend). Ennek megfelelően a légierőnek a minőségileg javított „H—I. A” hadrendnél kívánt fejlesztéséhez és repülőalapok szükséges berendezéséhez 22 millió P-t kellett a Légierő Parancsnokság rendelkezésére bocsátani.¹² Így a Honvédelmi Minisztérium III. (anyagi) csoportfőnöksége február 23-án tájékoztatta is a Légügyi Hivatal illetékeseit, hogy a „Huba-I.” és „Jenő” hitelek terhére korábban kiadott megrendelésekre már biztosított 15 257 491 P-n felül további 22 millió P. beruházási hitelt folyósítanak számukra, amiből fedezniük kell a kívánt fejlesztéssel kapcsolatban felmerült költségeket, beleértve a repülőalapok telepítését is.¹³ (Az összeg érzékeltetésére: ebből pl. 67—68 db. Re—2000 „Falcone I.” típusú olasz vadászgépet lehetett volna venni.) De más vonatkozásban is na-

9 Kováts Lajos: Adatok a magyar légierő anyagi-technikai állapotáról 1938—1944. HK. 1979/3. sz. 480—481. o. Megjegyzendő, hogy más anyagban 38 db-ról tudnak, eszerint a WM RT 14 repülőgépre kapott volna megrendelést. Lásd: *Sárhidai Gyula*: A repülőgépipar helyzete és teljesítményei Magyarországon a II. világháború időszakában. Repülés, 1978/6. sz. 12. o. Szerintem Kováts adatai a helytállóak.

10 Kováts: Adatok ... i. m. 466. o.

11 A légierő költségvetésének mérlegelésekor célszerű azt összevetni a honvédség egésze számára biztosított anyagi lehetőségekkel. A Honvédelmi Minisztérium 1938—40-ben 1 048 665 500 P költségvetési, 623 244 000 P ún. teljes állományfelelősi (Táf.) és 1 807 400 000 P beruházási („Huba I., II.”; „Erdélyi I., II.”; „Mozgósítási” löszér) hitelt kapott. Ezekből — az előbbi sorrendben — 111815 500; 105 508 850 és 59 500 000 P maradvány képződött, mert megfelelő mennyiségű kül- és belföldi kínálat hiányában nem tudták elkölteni. E beszerzési és licencvásárlási nehézségek természetesen a légierőnél is fennálltak. *Dombrády Lóránd*: A magyar gazdaság és hadfelszerelés 1938—1944. Budapest, 1981. 229—230. o.

12 HL. Vkf. Eln. 1. 1939/9403.

13 Uo. 1939/3397.

gyon kis anyagi lehetőségekkel rendelkeztek. A légierő parancsnoka hatáskörében elrendelhető áthelyezések költségeire az 1938/39. költségvetési évre (tehát abban az időszakban, amikor a légierő átszervezése, önállósítása zajlik — SzM.) négyezer (!) pengős hitelkeretet biztosítottak.¹⁴

Hasonló állapotoknak lehetünk tanúi az elkövetkezendő időszakban is. Pl. a

Hasonló állapotoknak lehetünk tanúi az elkövetkezendő időszakban is. Pl. a ig terjedő másfél éves költségvetése a következőképpen alakult:¹⁵

	1939/40	Növekedés az 1938/39. évihez képest
	p e n g ő	
Honvédelmi Minisztérium	591 085 000	+ 323 184 580
ebből a Légierő Parancsnokság	43 017 500	+ 29 386 950

Tehát a plusz fél év indokolta növekedést a Honvédelmi Minisztérium rendelkezésére bocsátott összeg alig haladta meg (54⁰/₀), míg a légierő esetében valamivel jelentősebb volt (68⁰/₀), de ez is kevésnek bizonyult a rendkívül nagy elmaradás pótlására. Erről tanúskodik Hány László ezredesnek, a légierő parancsnokának a vezérkar új főnökéhez: Werth Henrik gyalogsági tábornokhoz 1938. október 18-án intézett felterjesztése „A légierők szűk költségvetésének következményei”-ről.¹⁶

Ebben rámutatott arra, hogy — mint korábban jelentette — a részére előírt hadműveleti, szervezési, fejlesztési, kiképzési stb. követelményeknek csak akkor tud eleget tenni, ha a másfél évre 200 511 354 pengős költségvetést (mint látható, ez a Honvédelmi Minisztériuménak több mint 1/3-a — SzM.) biztosítanak számára. Ezzel szemben csak 59 834 150 P-t, a szükségletnek alig 30⁰/₀-át kapta meg. (Összevetve az előbbi táblázattal, időközben tehát még közel 17 millióval, azaz 39⁰/₀-kal emelték is egyéb forrásokból a rendelkezésére bocsátott anyagi lehetőséget.) A légierő hitelkeretét úgy értékelte, hogy: „Ez az összeg még a pusztá megélhetésre, a *jelenlegi* szervezet és felszerelés fenntartására sem elegendő.” Nem látott lehetőséget új repülőgépek beszerzésére, aminek következtében — figyelembe véve az évi átlagosan 20⁰/₀-os (!!!) veszteséget — a költségvetési év végére mindössze 191 repülőgép fog egy esetleges háború esetén a hadsereg rendelkezésére állni. Az iskolagépekben mutatkozó nagyfokú hiány következtében viszont: „Az elkövetkező 2 évben ... teljes értékű repülőgépvezető *utánpótlással* sem szabad számolni!” — állapította meg Hány ezredes.

De ugyancsak anyagi hiányában nem látott lehetőséget a repülőgép-figyvertet, híradóanyag és gépkocsik kiegészítésére, a külföldről beszerezhető anyagok felhalmozására sem. A legénység fabarakokban él, az értékes bombázó repülőgépeket szabad ég alatt kénytelen tárolni, nem képes a kitérő- és hadi repülőtereket használható állapotba hozni. Első pillanatra megalapozottnak — utolsó mondata pedig „látnoki”-nak — ítéltető, sőt az egész honvédségre vonatkoztatható a légierő parancsnokának azon megállapítása, miszerint: „Nem lehet reális az, hogy a hadrendet állandóan fejlesztjük *anyagi és személyi megalapozottság nélkül*. Ez a legfelsőbb vezetés félrevezetését jelenti, ami háború

14 HL. Vkf. H. iratai. 1938. 205. doboz. 251. fől.

15 HL. Vkf. Eln. 1. 1939/5061.

16 Uo. 1939/5192.

esetén *irtózatossá katasztrófához fog vezetni.*” (kiemelés tőlem — Sz. M.) Abban is igaza volt, hogy: „Hazai ipar nélkül nincs komoly és ütőképes légierő!”, csak azt nem látta, hogy követelésének ipari—tárgyi, illetve beszerzési akadályai vannak. Elsősorban nem azért irreális a 350—400 milliós kérelme, mert — ennek legalább bizonyos részét — lehetetlen lett volna előteremteni, hanem azért, mert ekkora igényt nem tudtak kielégíteni a hazai és külföldi repülőgépgyárak, s licenc is csak korlátozottan volt megvásárolható. (Lásd a 11. sz. lábjegyzetet)

Igaz, a magyar üzemek több „Sólyom” típusú közelfelderítő repülőgép gyártására lettek volna képesek, de ezekre csak egyre kisebb mennyiségben volt szükség. Így a megrendelések nagysága visszaesett. 1939. április 12-én már csak 7—7 db-ot rendeltek a WM. Repülőgép- és Motorgyár RT-től, MÁVAG-tól és a Magyar Waggon- és Gépgyár RT-től.¹⁷ Viszont ebben az időben vonták be a Marx és Méray céget repülőgépműszerek (sebesség- és magasság-mérők) gyártásába, s 1939 márciusára a Danuvia gyár is felkészült a nagy tűzgyorsaságú 8 mm-es géppuska csapatpróbára bocsátására.¹⁸

Ez utóbbi, s ehhez hasonló erőfeszítések azonban egyelőre hatástalanok maradtak. A repülőgéphiány, a magyar ipar felkészületlensége tükröződik az Országmozgósítási Bizottságnak a Legfelsőbb Honvédelmi Tanács részére 1939. december 12-én összeállított jelentéséből is,¹⁹ amikor hangsúlyozta: „Szegényes a repülőgép- és gépkocsi iparunk helyzete. Ezért minden rendelkezésre álló eszközzel repülőgép és harckocsi iparunkat meg kell teremteni, mert ezekkel a fegyverekkel lényegesen gyorsabban érhetjük el hadműveleti céljainkat... A legutóbbi tapasztalatok alapján ezekben a fegyverekben is függetleníteni kell magunkat a külföldtől...” Mint látható, már a legfelsőbb szinten foglalkoztak e problémával, s döntő elhatározás született. Ezzel új korszak kezdődött a hazai repülőgépgyártás fejlesztése terén is. Azonban a döntés egyelőre kevésnek bizonyult. Az ismert gondok nem tették lehetővé a gyors kibontakozást.

Ezt támasztja alá a légierő parancsnokának 1940 eleji igénye is, amikor a „Huba—II.” hitelből 175,1 millió P-t kért a légierő felszerelésére, amelyből német megrendelésre 85,7, olasz beszerzésre 56,76 millió P-t szándékozott fordítani, s magyar gyártmányokra mindössze 32,7 milliót. Bár az összeget idővel megnövelték 183,1 millió P-re, ennek ellenére a hazai vásárlásra kifizethető pénzmennyiség tovább csökkent. (Megoszlása az előbbi sorrendben: 85,7; 91,4 és 6 millió P.)²⁰ A beruházai összeg ilyen mérvű növelését az tette lehetővé, hogy a kormány még 1939 novemberében rendkívüli hitelkeretet bocsátott a Honvédelmi Minisztérium rendelkezésére azzal a céllal, hogy a „H—II.” hadrendfejlesztés során pótolni lehessen a hadrendi hiányosságokat. Külön figyelmet érdemel az 1939. december 20-án, a „H—II.” hadrendfejlesztéssel kapcsolatban összehívott értekezleten felállított sürgősségi sorrend: 1. Légierők hiányainak pótlása; 2. Harckocsibeszerzés; 3. Páncélelhárítás és 4. légvédelem kiépítése.²¹ Tehát ekkor a légierő felkészítése megelőzte a harckocsicsapatok fejlesztését is. Ezt az ellenséges védelem, a román erődrendszer esetleges gyors lefogatásának, leküzdésének igénye indokolhatta.

Minden anyagi erőfeszítés és elvi állásfoglalás sem volt képes azonban alapvető változtatásra. Bár a megrendelt gépmennyiség viszonylag jelentős növekedést mutatott az előző évekhez képest, összességében mégsem volt lényeges. Az illetékes szervek ugyanis a három üzemtől (WM. Repülőgép- és Motorgyár

17 Kovács: Adatok... i. m. 481. o.

18 HL. Vkf. Eln. 1. 1939/3525.

19 Uo. 1939/21/OM. B.

20 Veszlényi János: A magyar katonai repülés története (1919—1942) (Kézirat) HL. Tgy. 2787. V. fejezet. 172—173. o.

21 HL. Vkf. Eln. 1. 1939/5281.

RT; MÁVAG, Magyar Waggon- és Gépgyár RT) 1940. április 13-án 8—8—7, szeptember 2-án pedig 16—16—16 „Sólyom” típusú repülőgépet igényeltek.²²

A MÁVAG a fentiekén kívül 1940. március 8-án megbízást kapott arra, hogy a Caproni „Re—2000” típusú olasz vadászgép licence alapján kezdje meg a magyar változat („Héja”) gyártását. Az októberben megkapott rajzok szerint megindult a munka, de nem volt benne sok köszönet, mert a gép már a megvásárlás pillanatában korszerűtlen volt. Erről így vélekedtek — később — az akkori légierő pilótái: „A magyar kormány a már eléggé elavult Héja vadászgépet 1940-ben azért vásárolta meg, mert a közeljövőben várható világegés miatt a tengelyhatalmak nem voltak hajlandók eladni a modernebb típusú vadász-repülőgépeik gyártási jogát.”²³

Amikor 1940-ben sikerült megszerezni a Focke—Wulf „Fw—58” típusú iskola- és futárgép licencét a németektől, a Honvédelmi Minisztérium 30 db-ot rendelt a Magyar Waggon- és Gépgyár RT-től.²⁴

1940-ben a már hadviselő Németország érdeklődése — a Kereskedelmi Bank és a Weiss család kezdeményezése következtében — egyre fokozódott a magyar ipar iránt. Ennek megfelelően 1940-ben államközi tárgyaláson állapodtak meg a magyar repülőgépgyártás kiépítéséről. Ezzel összhangban már 1940-ben 12 milliós beruházással kibővítették a WM Repülőgép- és Motorgyár RT repülőgépgyártási kapacitását.²⁵

Összességében azonban ezek csak csekély eredményt hozó próbálkozások voltak, a győri program befejeződésének következtében egyre inkább kitapinthatóbbakká váltak a hadigazdaság — átmeneti — hanyatlásának jelei. Ezt ellensúlyozandó, újabb megrendelésekkel igyekeztek ennek elejét venni, illetve a meglévő kapacitásokat kihasználni. Ez a magyarázata annak, hogy 1940. december 31-én 84 779 677,88 P értékű megrendelést tudhatott magáénak a magyar repülőgépipar.²⁶

A magyar repülőgépipar lehetőségei és termelési eredményei

Már az eddigiekből is világosan kitűnt, hogy a magyar gazdaság fejlettségi színvonala, a hadiipar viszonylag szűk kapacitása, a nyersanyagszegénység, valamint az első lépéseit tevő repülőgépgyártás nem tette lehetővé, hogy lényeges ugrás következzen be a légierő minőségi és mennyiségi fejlesztése terén.

Ezek a tények, az objektív feltételek hiánya kényszerítette az Iparügyi Minisztérium XVII. (HM. 17., azaz hadiipari mozgósítási) osztályát 1938-ban ama tény közlésére, hogy amíg a havi szükséglet repülőgépmotorból 140, a repülőgépsárkányból pedig 120, addig az ipar teljesítőképessége mindössze 25, illetve 60 db.²⁷

E rendkívül nehéz helyzet kialakulásában jelentős szerepet játszott a német gazdaságpolitika, amely 1939-ben is Magyarország további iparosításának leállítását célozta. Ilyen körülmények között rendkívüli erőfeszítéseket igényelt, hogy az 1938 júliusában megrendelt 36 „Sólyom” első példányai 1939 végén megjelenhettek a közelfelderítő századoknál.

Nem mondható el ugyanez — a korábban jelzett — Caproni „Ca—310” bom-

²² Kovács: Adatok ... i. m. 481. o.

²³ Magyarország honvédelme a II. világháború előtt és alatt (1920—1945) Kiadta és sajtó alá rendezte: Dálnoki Veress Lajos. München, 1972. I. k. 294. o.

²⁴ Berend—Ránki: Magyarország gyáripara ... i. m. 448. o.

²⁵ Berend T. Iván—Ránki György: A német gazdasági expanzió és a magyar gyáripar a szovjetellenes háború idején. 1941—1945. Századok. 1955/4—5. sz. 646. o.

²⁶ HL. HM. Eln. III. Csfség. 1941/6603.

²⁷ Veszlényi: i. m. IV. fejj. 113. o.

bázók gyártásáról. Az ugyancsak 1938 nyarán benyújtott igény — minden valószínűség szerint elavultsága miatt — nem realizálódott, mivel ilyen mennyiségű „Ca—310” a hadrendben sehol sem mutatható ki!

Hiába próbálkoztak az illetékes szakemberek megfelelő repülőgép gyártási jogát megszerezni, ezek az erőfeszítések az esetek többségében eredménytelenek voltak. Tehát leegyszerűsítve a dolgot: a probléma nemcsak az volt, hogy „mivel?”, hanem az is, hogy „mit?” termeljenek.

A repülőgép-megrendelések csak részbeni teljesítése tovább súlyosbította a légierő helyzetét. A nagyfokú géphiány arra kényszerítette Hány ezredest, hogy az 1939/40. évre vonatkozó kiképzési rendeletében²⁸ — miután rámutatott arra, miszerint: „szükségszerűen hadrafogható minőségben ma már nagyobb a kiképzett személyek száma (pedig nem sokkal korábbi jelentéséből tudjuk, hogy e téren sem volt rózsás a helyzet! — SzM.), mint amennyit a bevethető gépek követelnének” — havi 2—3 órára korlátozza a hadigépeken való repülő kiképzést. Hangsúlyozta, hogy a pilóta: „*értékben és szavakban ki nem fejezhető szolgálatot tesz a Hazának*, amikor a további repülésről való lemondással a hadirepülőgépet kíméli.”

Ezek a tények is közrejátszottak abban, hogy az illetékesek — mint láttuk — újabb és újabb kísérleteket tettek a feltételek javítása érdekében. Azonban hiábavalók voltak a megrendelések, a pénzügyi erőfeszítések, a licencvásárlási próbálkozások, az alapvető gondokon: az ipar megalapozatlanságán, a technikai—technológiai előfeltételek hiányán lényegében nem tudtak úrrá lenni.

Ezt látszik alátámasztani — bizonyos pontosítással — a vezérkarfőnökség 1. osztálynak 1940. december 6-án a légierők helyzetéről írásban lefektetett véleménye.²⁹ Ebben rámutattak arra, hogy a légierő szükséglete és a rendelkezésre bocsátott hitelkeret között nem volt meg az egyensúly. „Anyagilag nem történt meg soha időben a légierő tervszerű fejlesztésének biztosítása... A *légierő anyagi megalapozása tulajdonképpen sohasem történt meg*” — állapította meg a vezérkarfőnökség hadműveleti osztálya. A légierőt egy szörnyszülőthöz hasonlította, melynek egyes testrészei aránytalanul nagyok, de éppen a legfontosabbak fejletlenek. Példaként említette, hogy a kb. 100 millió P. értékű bombát, löszert, üzemanyagot a jelenlegi repülőgép-állománnyal nem tudják felhasználni.

Azért van szükség pontosításra, mert — mint a hiteleknl láttuk (11. sz. lábjegyzet) — nem a légierő szükséglete és a rendelkezésre bocsátott hitelkeret, hanem a szükséglet és a gyártási, illetve beszerzési lehetőségek között nem állt fenn egyensúly. Amennyiben reális kilátás nyílt volna vásárlásra, nem képződött volna közel 277 millió pengős „maradvány”! Ezért ítéltető megalapozottnak Reményi-Schneller Lajos pénzügyminiszter 1940 júliusában kifejtett álláspontja, melynek során „Jelentős érvként hozta fel, hogy kapacitás és nyersanyagok hiánya következtében, az eddigi megrendelésekkel különben is lekötött magyar ipar amúgy sem tud eleget tenni egyhamar újabb nagyarányú megrendeléseknek.”³⁰

Összességében tehát megállapítható, hogy az 1938—40-es években egy sor obektív tényező miatt a magyar repülőgépipar még csak a felkészülés stádiumában volt, s mindössze néhány repülőgép előállítására volt képes.

28. HL. Repülőalakulatok 37. doboz: Eln. le. I.—1939/70625.

29 HL. Vkf. Eln. I 1940/5828.

30 *Dombrády: A magyar gazdaság és ... i. m. 203. o.*

A magyar repülőgépipar fejlődése (1941—1944)

Erőfeszítések a repülőgépgyártás kibontakoztatásáért

Bár a győri programban elhatározott gyártási célkitűzések 1940-ben teljesültek, a fokozódó háborús légkörben egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy további erőfeszítésekre van szükség a magyar honvédség korszerű színvonalra emelése érdekében. Ezt szolgálták pl. a korábban jelzett újabb repülőgép-megrendelések is. Bartha Károly honvédelmi miniszter és Werth Henrik gyalogsági tábornok, vezérkari főnök mindent megtettek a hadigazdasági szempontból fontos üzemek katonai ellenőrzés alá vonása érdekében. Ezzel párhuzamosan igyekeztek a még szabad ipari kapacitásokat is a hadsereg szükségleteinek kielégítésére felhasználni. Ennek megfelelően a Honvédelmi Minisztérium 52,1 millió pengős megrendelést szándékozott adni 1941-ben a repülőgépgyáraknak.³¹

Az igazi fellendülés azonban 1941 tavaszán—nyarán következett be, amit jelentős mértékben elősegített a Teleki Pál halálát, illetve a Jugoszlávia lerohanását követő jobbrtolódás. A magyar revíziós célkitűzések csak részbeni megvalósulása ugyanis arra kényszerítette a magyar politikai — méginkább a legszélsőségesebb vezető katonai — köröket, hogy minden korábbinál inkább hozzákötődjenek az ország sorsát Németország szekeréhez. A Wehrmacht korábbi sikereinek hatására egy percig nem kételkedtek abban, hogy a német fasizmus a Szovjetunió ellen is rövid idő alatt elérheti hadászati célkitűzéseit. A várható újabb adományok, az ország eredeti egysége helyreállításának reményében Magyarország menthetetlenül belesodródott egy — a tényleges érdekeivel ellentétes — igazságtalan háborúba. Ezt a célt szolgálta a hadigazdaság minden korábbinál teljesebb kiépítése. Egyre szembetűnőbb az *állam közvetlen és erős beavatkozása a termelésbe*. A termelés jelentős része közvetlenül az állam megrendelésére folyt.

Ennek anyagi alapjait a „Huba—III.” hadrendfejlesztési hitellel teremtették meg. A „Huba—III.” alapkoncepciója — a „Huba—II.”-höz hasonlóan — a légierő (elsősorban) és a páncélosalakulatok (másodsoron) fejlesztését irányozta elő. A „Huba—III.” hadrendfejlesztéssel kapcsolatos feladatokról 1941. február 18-án tartott értekezlet jegyzőkönyvének³² tanúsága szerint a légierő mennyiségi és minőségi fejlesztése érdekében „a legfontosabb harci repülőgépeket, tehát a zuhanóbombázó, az erőszakos felderítést végrehajtó és a vadászgépek hazai gyártását minden eszközzel meg akarjuk kezdeni itthon.” A légierő fejlesztésére 730 millió P-t irányoztak elő, melyből 350 milliót harci, 50—50 milliót pedig gyakorló, illetve iskola- és kiképző repülőgépek beszerzésére szándékoztak fordítani. Természetesen a korszerűség volt a meghatározó: „Új hadirepülőgépek gyanánt a legmodernebb gépeket vesszük alapul, mert ezekkel Németországban a mostani háború folyamán óriási eredményeket értek el. Így hát Magyarországon a „Junkers—87”, „Junkers—88” és „Messerschmitt—109” gépeket fogjuk gyártani.” Mint ebből kitűnik, a zuhanóbombázó, az „erőszakos felderítést végrehajtó” és a vadászgépeket hazai gyártásból, míg az iskola-, gyakorló és szállító repülőgépeket külföldről szándékoztak biztosítani.

Ez tehát az az elképzelés, amit képtelenek voltak a gyakorlatban megvalósítani.

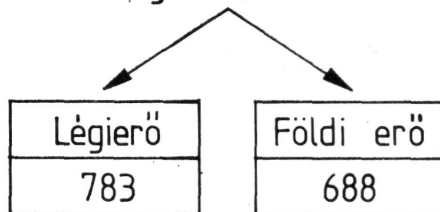
Az 1941. április 28-i minisztertanács elfogadta az 1471 millió pengős „Huba—III.” hadrendfejlesztési javaslatot azzal, hogy e célra 5 éven át évi 300 millió pengős hitelkeret áll rendelkezésre.³³ Ugyanakkor arról is döntöttek, hogy

31 HL. HM. Eln. III. Csfég. 1941/3728.

32 HL. HM. Eln. I. a. 1941/46/M

33 HL. HM. Eln. III. Csfég. 1941/456/M.

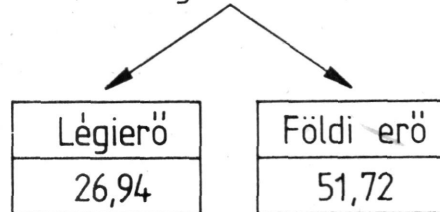
A) "Huba-III." hadianyag beszerzési
hitelszükséglet (mill.P.)



1471

Ebből 1941-ben <u>"kell"</u>	Le	F.e.	Össz.
	80	197	277

B) "Huba-III." -on felüli
hitelszükséglet (mill.P.)



78,66

Ebből 1941-ben <u>"kell"</u>	Le	F.e.	Össz.
	20,3	15	35,3

Ebből 1941-ben <u>"kell"</u>	A.,	B.,	Össz.
	277	35,3	312,3

emellett a „Huba—III.”-on felüli beszerzésekre augusztus 1-ével még 78,66 millió pengőt biztosítanak a Honvédelmi Minisztériumnak. Ennek a hadrendfejlesztési célkitűzésnek külön érdekessége — mint az 556. oldal ábrája mutatja —, hogy a honvédség történetében először haladta meg a légierő fejlesztésére szánt összeg a földi erőket. Ez a globális célkitűzés azonban ebben az évben még nem érződött, mivel a hadsereg háborús felkészítésére szándékoztak fordítani a nagyobb összeget, s a légierőre csak 80 millió pengőt. De az említett 78,66 millió pengős keretből 1941-re jutó 35,3 millió nagyobb részét szánták repülőképzésre, s csak 15 milliót erődök építésére. Összességében tehát a honvédség „1941. évben kell” 312,3 millió P-jéből 100,3 milliót terveztek a légierőre költeni.

Mindez azonban ismét csak terv maradt, mert ennek alig kétharmadát (66,6 millió P.) tette ki a légierő 1941. évi költségvetése,³⁴ sőt ebből már 1940-ben megelőlegeztek 22,71 millió P-t. Így ténylegesen csak 43,89 millió állt rendelkezésre, ami — a vezérkarfőnökség 1. osztályának véleménye szerint — „még 20—30%-os általános drágulás mellett sem elég”.³⁵ Az osztály rámutatott arra, hogy az előző évihez viszonyított 3,99 millió pengős növekedés alig több annál, amit 1940-ben póthitelként kapott repülőgépek és motorok javítására, ezért a légierő helyzete az „1941. évben csak rosszabbodhat.” Amennyiben ez az összeg marad, arra az esetre azt javasolta a hadművelleti osztály a vezérkar főnökének, hogy csökkentse a légierő kivonuló, iskola- és egyéb alakulatait, mivel „a légierő költségvetése és a valóságos szükséglet közötti különbségből fakadó helyzetet komoly következmények nélkül sokáig nem tartja fenntarthatónak.”

Azt, hogy a „Huba—III.” hitelből a légierő fejlesztésére az elkövetkező években mennyi és milyen megoszlásban jutott, illetve a felszerelési hiteleket hogyan használták fel, az 558—559. oldal táblázatai mutatják.³⁶

A légierő költségvetésének 1942-től való évenkénti jelentős növekedése egy alapvető változásról tanúskodik. Túl ugyanis a közvetlen háborús felkészülésből származó fokozott anyagi megterhelésen, ebben lényeges szerepet játszott a magyar gazdaság fejlesztésével kapcsolatos német megítélésben bekövetkezett változás is. Az eddigiekben ugyanis — különösen 1939—40-ben — Németország a magyar ipar leépítésére, az agrárjelleg, az „éléskamraszerép” erősítésére törekedett Magyarország viszonylatában.³⁷ Bár a nyugat-európai hadjárat során hatalmas zsákmányra, rendkívül fontos hadiipari körzetekre tett szert, az eközben, valamint az „angliai csata” során elszenvedett veszteségei,³⁸ illetve a Szovjetunió elleni háborúra való készülődés követelményei ezen álláspontjának revidálására készítette a német vezetőköt.

Tehát Németországban a hadseregfejlesztést is, és a hadiipar felfuttatását is egyidőben, párhuzamosan kellett megoldani. Annak következtében viszont, hogy a mind nagyobb számban bevonultatott férfi munkaerőt képtelenek voltak nőkkel pótolni, így csak a hadifoglyok, lágerlakók és megszállt országok kényszermunkájával, illetve a csatlós országok fokozottabb bevonásával, a termelési együttműködés kiszélesítésével tudtak megfelelni ennek a követelménynek.

34 HL. HM. Eln. 34. 1944/417/Bbk.

35 HL. Vkf. Eln. 1. 1940/5259.

36 HL. HM. Eln. 34. 1944/417/BbK. Megjegyzés: az eredeti iratban mutatkozó összeadási hibákat a táblázatban már kiküszöböltem.

37 A Wilhelmstrasse és Magyarország. Összeállították és sajtó alá rendezték, a bevezető tanulmányt írták: Ránki György, Pamlényi Ervin, Tilkovszky Lóránt, Juhász Gyula. Budapest, 1968. 361. o.

38 Az 1941. IV. 11-én 5298 repülőgéppel rendelkező Luftwaffe 1940. V. 10. és VI. 30. között összesen 2073 repülőgépet, valamint 3008 hajóztót veszített, míg az „angliai-csata”-ban 1940. VII. 10-től X. 31-ig további 1733 repülőgépet. Ez az érték 1941. VI. 22-ig még újabb kb. 4500-zal nőtt a harci repülőgépek viszonylatában. Ezt a veszteséget a német repülőgépipar pótolni tudta, de az arányok egyre aggasztóbbakká váltak, hiszen az 1940-es havi 850 és az 1941. évi 1030 db-os átlagos repülőgép-termeléssel szemben az átlagos havi 580, illetve 1036 db-os (!) veszteség állt. *Groehler, Olaf*: A légi háborúk története 1910—1970. Budapest, 1980. 163., 182., 223., 333., és 335. o.-ak, illetve: A második világháború története 1939—1945. Budapest, 1977. III. k. 388. o.

Összehasonlító táblázat a légierő költségvetési hitelének alakulásáról (1941—1944)
(millió P.)

Költs.- vetési év	Szemé- lyi já- randó- ság	Fenn- tartási hitel	Kikén- zésre	Kísér- letre	Béke- ag- kieg-re.	Beru- házásra	Üzemi kiadá- sokra	Hadi- anyag után- pótlásra	Nevelési intézetre (AK)	Dologi kiadá- sokra Össz.	Mind- össze.	Előző évihez visz. emel- kedés ‰-ban
1941	16,6									50	66,6	
1942	29,976	31,819	25,417	0,811	6,903	7,328	1,073	10	0,467	83,818	113,794	71
1943	56,791	39,969	32,486	7,113	9,32	23,202	3,815	15,6	1,14	132,645	189,436	66
1944	106,491	83,7	76,7	2,4	34,34	15	2,72	60	1,54	276,4	382,891	102

Az összhitel megoszlása (1941—1944)

Költségvetési év	1941		1942		1943		1944	
Összhitel (millió P.)	66,6		114		189,4		382,9	
Szem. járandóság (millió P.)	16,6	25‰	30	26‰	56,8	30‰	106,5	28‰
Dologi kiadás (millió P.)	50	75‰	84	74‰	132,6	70‰	276,4	72‰

A felszerelési (beruházási) hitelek felhasználása (millió P.)

Hitelek	„H—I.”	„H—I.a.”	„H—II.”	„Hgy.”	„H—III.” főbb- költség	„H—III” és „H—III.” kieg.*	„H—III.” újabb kieg. (Me. program kibőví- tése)**	
Összege:	38,2	20,1	183,1	69,5	26,9	783+636= 1419	468	
Ebből be- szerezve, illetve biztosítva	repülőgép (db)	75	35	388	49	3	1197	451
	értékben	6,4	3,1	68	15,6	6,5	375	318,2
	a hitel %-ában	16,7	15,5	37,1	22,5	24,2	26,4	68
	rg.motor (db)	55	32	565	122	—	1495	184
	értékben	3,4	2,2	22,6	8,9	—	176	66,4
	a hitel %-ában	8,9	10,9	11,7	12,8	—	12,5	14,2
	rg.alkatrész értékben	3,4	2,6	26,4	6,6	7,6	80,3	—
	a hitel %-ában	8,9	12,9	14,4	9,4	28,3	—5,7	—
	egyéb ag. értékben	25	12,2	66,1	38,4	12,8	787,3	83,4
a hitel %-ában	65,5	60,7	36,8	55,3	47,5	55,4	17,8	

* E két hitel keretében megrendeltek 280 db „Me—210” és 240 db „Me—109” repülőgépet, valamint 1066 db „DB—605” motort (Messerschmitt-program). Ebből azonban a beinduló vadászprogram miatt a leszállításra nem került 120 db „Me—210” helyett „Me—109”-eket gyártanak — jelzi az 1944. 06. 30-án kelt irat.

** Az irat szerkesztői már ekkor jelezték, hogy a „Huba—III” + kiegészítő hitelekkel nem szerezhető be a hadrend teljes anyagszükséglete, a hiányt a „Szabolcs” hadrend 1—2. ütemében (1944—47) tervezik pótolni.

A munkaerőlétszám alakulása Németországban³⁹
(millió fő)

Időpont	Német munkaerő			Idegen munkaerő	Összes munkaerő
	férfi	nő	össz.		
1939. máj.	24,5	14,6	39,1	0,3	39,4
1940. máj.	20,4	14,4	34,8	1,2	36
1941. máj.	19,0	14,1	33,1	3,0	36,1
1942. máj.	16,9	14,4	31,3	4,2	35,5
1943. máj.	15,5	14,8	30,3	6,3	36,6
1944. máj.	14,2	14,8	29	7,1	36,1

Mint a táblázatból is kiténik, 1941 nyarára a német hadigazdaságban a 6 milliós kiesést mindössze 2,7 millió idegen munkással tudták — némileg — ellensúlyozni! A helyzet tényleges értékelésénél azonban hangsúlyozni kell, hogy éppen a háború kiszélesedésének időszakában nem egyszerűen 3,3 millióval csökken a munkaerő. A kiválóan képzett, begyakorolt német szakmunkást nem pótolhatták a lényegesen alacsonyabb kvalifikáltságú — vagy éppen ezt követően betanított — külföldi munkások, illetve a koncentrációs táborok foglyai. Ez utóbbiak fizikai állapota, a lehetőségekhez mért — de mégis fellelhető — ellenállása, munkalassítása, selejtyártása tovább erősítette a negatív mutatót.

Ugyanekkor a német szakemberek mindinkább meggyőződtek arról, hogy az általuk lenézett és visszaszorításra ítélt magyar ipar — minden gyengesége és gondja ellenére is — képes részt venni korszerű harceszközök előállításában. A munkaerőhiány arra kényszerítette őket, hogy elősegítsék — többek között — a magyar repülőgépipar fejlesztését. E felismerés következtében az 1940-ben megkezdődött gazdasági együttműködés 1941-ben nagymértékben fellendült. A németek támogatásával létrehozott termelő-kapacitások aztán legalább 70%-ban német igényeket elégítettek ki.⁴⁰ Tehát már a Szovjetunió elleni háborút közvetlenül megelőző időszakban megnőtt Magyarországnak, mint — elsősorban — gazdasági és munkaerőbázisnak a szerepe. Ezzel minden korábnál jobban beépült az ország a német Grossraumwirtschaftba. „E nagyobb gazdasági egységet azonban a fasizmus sohasem az érdekek egyeztetése, az egyes területek integrálása útján, hanem az erőszakon alapuló gazdasági leigázás, az általa kiépített rendszerbe való betagolás, annak kiszolgálása formájában kívánta realizálni.”⁴¹ Hiába voltak az ezzel kapcsolatos figyelmeztetések⁴², rövidesen saját bőrükön tapasztalhatták a német érdekek gátlástalan érvényre jutását.

Sőt, miután Bartha Károly honvédelmi miniszter 1941 januárjában tárgyalásokat kezdett velük, Reményi-Schneller pénzügyminiszter szükségesnek tartotta jelezni: „számolni kell azzal, hogy a német repülőgép rendelések gazdasági finanszírozása nagyrésztben Magyarország feladatává válik”.⁴³ Az ország ve-

³⁹ Ránki György: A második világháború története. Budapest, 1976. 265. o.

⁴⁰ Berend—Ránki: Közép-Kelet-Európa ... i. m. 575. o.

⁴¹ Ormos Mária—Incze Miklós: Európai fasizmusok 1919—1939. Budapest, 1976. 231. o.

⁴² Teleki Pál már 1939-ben felhívta a figyelmet arra, hogy: „A német birodalom hazánkban olyan nagymérvű és szerteágazó érdekeltséggel rendelkezik, hogy ezen keresztül az egész magyar gazdasági életet ellenőrizni, sőt bizonyos mértékben befolyásolni is tudja.” Lásd: Berend T. Iván—Ránki György: Magyarország a fasiszta Németország „életterében” 1933—1939. Budapest, 1960. 199. o.

⁴³ Dombrády: A magyar gazdaság és ... i. m. 84. o.

zetői viszont érdekükben állónak ítélték a magyar repülőgépipar fejlesztését és más választásuk nem is volt. Ebben bízva jelentette ki 1941. február 17-én Kenese Valdemár altábornagy, a légierő új parancsnoka, hogy az elsővonalbeli repülőgépek lőerő-teljesítménye 1941—43 között 270 000 LE-ről 650 000-re (1 LE = 735,5 W — SzM.) fog nőni.⁴⁴ Rövidesen azonban kiderült, hogy a német—magyar közös repülőgépgyártási programnak — a partner részéről — nem ez az elsődleges célja, hanem a németeknek végzett bér munka rendszerének jelentős kiszélesítése.

A tárgyaló felek már 1941. március 13-án előzetes megbeszélést folytattak a magyar ipar felkészítéséről a Messerschmitt „Me—109” vadász-, „Me—210” bombázó repülőgépek és a Daimler—Benz „DB—601” repülőgépmotorok gyártására.⁴⁵ Ennek során döntöttek arról, hogy a Junkers „Ju—87” repülőgépek és a „Jumo—211” motorok gyártásának beszüntetésével felszabaduló munkaerőt is e feladatok végzésére állítják át. A tárgyalásokra készített légierő parancsnoksági kimutatás szerint a „Huba—III” alapján 1943 végére elérendő hadrendhez 75 „Héja” 100 Messerschmitt „Me—109”, 78 Junkers „Ju—87”, 250 Junkers „Ju—88” és 70 Junkers „Ju—52” típusú repülőgépet kell beszerezni.

Az együttműködési szerződés előkészítése érdekében 1941. március 29-én Tietze német alezredes megrendeléseik részükről való anyagbiztosításáról tárgyalt a Honvédelmi Minisztérium illetékeseivel. E megbeszélések során Clodius külügyminisztériumi osztályvezető-helyettes kijelentette, hogy Németország kb. 2—300 millió RM (Reichsmark = birodalmi márka) értékű megrendelést óhajt tenni, amiből kb. 200—220 millió RM (!) repülőgépekre szólna.⁴⁶

Ebben az időszakban Littay András gyalogsági tábornok, a Honvédelmi Minisztérium légügyi főcsoportfőnöke többször is tárgyalt Berlinben a közös gyártási programról.⁴⁷ A hazai előállítás lehetőségeit ezeken úgy jellemezte, hogy a Messerschmitt „Me—109F” és a „Me—210” típusokból havi 50—50, az ehhez szükséges motorokból pedig 200 db-ot tudna gyártani 1943-ban a magyar ipar. Az elkészült mennyiségből való német—magyar részesedés aránya a „Me—109F”-ek esetében 1,5:1, míg a „Me—210”-eknél 1:1 volt tervezve. Ezek alapján a magyar légierő 220—230 „Me—109F”-hez és 160 „Me—210”-hez jutott volna.

Ez azonban nem nyugtatta meg a vezérkarfőnökség 1. osztályát, mert világosan látta, hogy: „Az ütőképességet 1943/44-re csak akkor leszünk képesek elérni, ha már most tudjuk biztosítani a kiképzéshez szükséges iskola-, gyakorló és hadigép-mennyiséget.” Ugyanis már 1941-ben is csak úgy tudták a kiképzést és az ütőképességet „némiképp” biztosítani, hogy csökkentették a légierő hadrendjét. Éppen ezért indokoltnak tartották sürgősen tisztázni, hogy:

— mikor, mennyi repülőgépet kapnak Németországtól kiképzésre és az ütőképesség fokozására („Végleges és tiszta választ kell kapnunk” — sürgeti az osztály.)

— amennyiben nem kapják meg a szükséges repülőgépeket, milyen lehetőségek vannak a németországi kiképzésre?

E kérdések rendezését azért tartották szükségesnek, mert világos volt, hogy enélkül „nincs meg a szilárd alap, amelyre a légierő újjászervezését felépíthetnénk.”

Lényegében ezzel a felismeréssel egybecseng a Légierő Parancsnokság 1941. április 21-i jelentése is, amely helyenként még élesebben fogalmazott.⁴⁸ Ebben

44 HL. Vkf. Eln. 1. 1941/4442.

45 HL. Vkf. Hdm. Csf-ség anyagai 1941/384.

46 HL. HM. Eln. 17. b. 1941/87002.

47 HL. Vkf. Eln. 1. 1941/5005.

48 Uo. 1941/5125.

rámutattak arra, hogy a „Huba—III.” hadrend és a vezérkari főnök irányelvei (századok száma, repülőgéptípusok, személyzet) a német—magyar repülőgépipari együttműködés előzetes határozatainak alapulnak. A szükséges iskola-, kiképző és gyakorló gépek Németországból való beszerzését úgy tekintették (joggal — Sz. M.), mint „amely a német—magyar ipari együttműködés természetes következménye”. Mivel ezek teljesítése elől a német fél elzárkózott, úgy ítélte meg a helyzetet, hogy „a H—III. hadrend eddigi terv szerinti megvalósítása (természetesen csak a légierő vonatkozásában — Sz. M.) alapjaiban rendült meg.” Ezért azt javasolta a Légierő Parancsnokság, hogy még mielőtt beindítanák az ipari együttműködést, a légierőnek e megváltozott viszonyok közötti megteremtési lehetőségét „véglegesen és félreérthetetlenül” tisztázni kell. S ennek megfelelően vagy berendezkedni elsősorban iskola- és gyakorló, s csak másodsorban harci repülőgépek gyártására, vagy a fenti kötelezettségek mellett hozzálátnak a kiképzést szolgáló típusok gyártásához is. Ez utóbbinál az illetékesek ismételten nem vették figyelembe az ország ipari lehetőségeit.

A vezérkarfőnökség 1. osztálya azonban a Légierő Parancsnokság érvei ellenére is úgy látta: „Az általános helyzet mérlegelése alapján, ha a légierőt belátható időn belül meg akarjuk teremteni, aligha marad számunkra más válsztás, mint hogy elfogadjuk a német—magyar ipari együttműködést, akár megkapjuk a szükséges iskola és gyakorló gépanyagot, vagy sem.”

Ennek a kényszerű megalkuvásnak az alapvető oka az volt, hogy Magyarország az alig négy hónapja kötött megnemtámadási szerződés felrúgásával már belesodródott a második világháborúba, és egyre inkább körvonalazódott a Szovjetunió elleni háború, valamint az abban való részvétel. A vezérkar illetékesei ekkor már dolgoztak Werth gyalogsági tábornok május 6-i emlékiratának előkészítésén, melyben a támadásban való részvételt követelte. Tehát a hadsereg — s ezen belül a légierő — felkészítése sürgette, hogy — áldozatok árán is — megteremtsék a korszerűsítés előfeltételeit. Természetesen látták a buktatókat is, legfőként az anyagi megalapozatlanságot. Erre ismételten „kötelességszerűen” rámutattak, s hangsúlyozták, hogy ennek következtében nem is szabad elindítani az új szervezetre való áttérést, mert az „egyenlő lenne a homokra való építéssel.” Éppen ezért itt is a költségvetés — mint korábban is láttuk, indokolatlan — növelését sürgető, s már lassan refrénnek tűnő mondatral zárták értékelésüket: „A tervezett továbbfejlesztés a múlttal szemben még nagyobb áldozatot jelent.” Időközben azonban egyre fokozódott a német nyomás. Homlok Sándor vezérkari ezredes, berlini katonai attasé május 1-i jelentéséből⁴⁹ világosan kitűnik a német zsarolás, melynek lényege, hogy vagy megelégszik Magyarország azzal a homályos ígérettel, miszerint *néhány* repülőgépet *majd* kap, vagy több hónapos meddő vita következik. S a vezérkarfőnökség 1. osztálya előbb idézett álláspontja Homlok ezredesben is megfogalmazódott: „Ha a szerződést nem írjuk alá, akkor két év múlva sem lesz légierőnk, hacsak meg nem elégszünk az olaszoktól kapható másodrendű gépekkel...”

A repülőgépipari együttműködés mihamarabbi tető alá hozása német részről nemcsak a korábban vázolt munkaerőhiány pótlása, a bérmunka rendszerének kiszélesítése szempontjából volt fontos, hanem a repülőipar decentralizálása tekintetében is. Homlok ezredes a május 11-i jelentésében⁵⁰ rámutatott mindkét okra: „További német érdek Magyarországon repülőgépgyártó üzemek létesíteni, miután az még huzamosabb időn át képes légi támadásoktól mentesen, nyugalomban gyártani, magyar munkaerővel, amiben a Német Birodalom te-

49 Uo. 1941/5166.

50 Uo.

riületén hiány van.” Ezért úgy ítélte meg e szerződéstervezetet, hogy az nem más, mint „német részről preventív intézkedés *hosszú háború* esetére...”

A német fél már ekkor egyértelműen leszögezte, hogy az összes költséget (150—200 millió RM) Magyarországnak kell fedeznie — visszatérítés a háború után —, Németország csak „jelképesen fizet”, hiszen tetemes területet juttatott a különböző döntésekkel. E bejelentéssel kapcsolatos hangulatot így rögzítette fenti jelentésében a berlini katonai attasé: „Sikerült erre hidegvérünket megőriznünk... sokkal egyszerűbbnek látom, hogy nyíltan tisztáztassék az, hogy Magyarország »szövetségesi hozzájárulás«, avagy »döntőbírósi költségek«, avagy ha úgy tetszik »hadisarc« tekintetében mily összeggel tartozik a Német Birodalomnak...” E sértett, de mélységesen igaz kifakadás azonban nem változtatott a helyzeten. Sajnos ekkor, s majd mind gyakrabban rá kellett döbbenniük ama korábbi figyelmeztetések megalapozott voltára, hogy a fasiszta hatalmak által támogatott revízióért nagy árat kell fizetni.⁵¹

Hellebronth Vilmos vezérkari ezredes, a közös repülőgépgyártási program megtárgyalásán részt vett bizottság vezetője sem tudott sokkal több pozitívumról beszámolni május 12-i jelentésében.⁵² Jellemző volt a tárgyalások légkörére — panaszolta —, hogy amíg német részről „kíméletlenségig menő nyíltságot” tapasztalt, tőlük „bizalmat” kértek partnereik abban a vonatkozásban, miszerint valóban mindent el fognak követni annak érdekében, hogy „a német fegyvergyártásból fokozatosan egyes gépek leadásával” segítsék a magyar gondok csökkentését.

Jó szándékuk bizonyításául megígérték, hogy átadnak a magyar légierőnek 28 Junkers „Ju—87”-et (2 db/hó), 55 Aradó „Ar—96”-ot (10 db/hó), 3 nagyjavított Messerschmitt „Me—109”-et, 2 Fieseler „Fi—156”-ot és 15 Bücker „Bü—131” típusú repülőgépet. Ezek egy része azonban csak ígéret maradt.

Látva, hogy nincs remény megfelelő számú iskolarepülőgép biztosítására, Hellebronth ezredes azt javasolta a vezérkar főnökének: törölje a légierő hadrendi alakulatainak zömét, hogy minden használható gép a kiképzést szolgálja. Igaz, így 2—3 évre le kell mondania az ütőképes légierőről, de ez ellensúlyozható azzal, hogy olyan katonai és politikai kapcsolatokat teremtenek, amelyek „háborús esetben ezen a téren kiségitenek bennünket.”

Bár a fenti jelentések semmi pozitívumot sem tartalmaztak, a vezérkar főnöke és a honvédelmi miniszter — a kialakult feszült politikai helyzetben — egyaránt a szerződés megkötése mellett döntöttek annak ellenére, hogy látták negatívumait. A vezérkarfőnökség 1. osztálya ugyanis egyértelműen rámutatott arra, hogy ez egyrészt súlyos gazdasági következményekkel jár, másrészt tisztázatlan a légierő parancsnoka által kért 20—21 repülőszázad anyagát kitevő bombázó, távol- és közelfelderítő repülőgéptípusok kérdése, valamint ezek utánpótlási lehetősége.

Mivel egyértelművé vált az osztály előtt, hogy a légierő zömét nem építhetik külföldi utánpótlásra, azt javasolta Werth vezérkari főnöknek, hogy a jövőben a fejlesztést a Messerschmitt „Me—109” és „Me—210” típusokra alapozza, s vesse el a légierő parancsnokának a Heinkel „He—111” bombázók beszerzésére támasztott igényét.

Több előkészítő tárgyalás és egyéb szervezeti intézkedés megtétele után, 1941. június 6-án Udet vezérezredes és Littay gyalogsági tábornok aláírta a né-

⁵¹ Pl. Jungerth-Arnóthy Mihály moszkvai magyar követ jelentése a külügyminiszternek, a Litvinov külügyi népbiztossal 1938. III. 23-án folytatott beszélgetéséről: „Magyarország és az összes dunavölgyi államok úgy politikai, mint gazdasági önállósága — Litvinov szerint — a német birodalom előretörése és óriási túlsúlya folytán szenvedni fog és ha kellő ellenállást nem tudnak kifejteni, el fogják veszíteni függetlenségüket.” A Berlin—Róma tengely kialakulása és Ausztria annexiója 1936—1938. Összeállította és sajtó alá rendezte: Kerekes Lajos. Budapest, 1962. 701. o.

⁵² HL. Vkf. Eln. I. 1941/5166.

met—magyar repülőgépgyártási együttműködésre vonatkozó szerződést.⁵³ A megfogalmazás szerint: „Az egyezmény célja a magyar repülőipar termelését oly mértékben növelni, hogy az a magyar légierő követelményeinek kielégítése mellett, termelési feleslegét alább meghatározandó keretben a német légierő rendelkezésére bocsáthassa.” A havi gyártmány elosztása a német és magyar fél között a „Me—210”-eknél 1:1, a „Me—109”-ekből 2:1, s a „DB—605” motorokból (mint látható az előzetes megállapodástól eltérően nem a „DB—601”-re, hanem a korszerűbbre szerződtek — Sz. M.) is 2:1, így összesen a Honvédelmi Minisztériumot 280; 240 és 1066 db illeti meg.

Az egyezményben a „Me—210” gyártásával a WM. Repülőgép- és Motorgyár RT-t, a „Me—109F”-ével a Magyar Waggon- és Gépgyár RT-t, a „DB—605”-ök előállításával pedig ugyancsak a WM. Repülőgép- és Motorgyár Rt-t — „esetleg még egy gyárat” — bízták meg. Egyelőre 900—900 repülőgép és 3600 db motor legyártását irányozták elő 50—50, illetve 200 db/hó ütemezéssel, s emellett a magyar fél ígéretet tett arra, hogy esetleges szabad ipari kapacitását a partner rendelkezésére bocsátja még repülőgép-szerelvény gyártására.

A németek kilátásba helyezték, hogy ha a „Me—210” típus valami okból nem felelne meg a magyar légierőnek, akkor más, maximum 100 db Németországban gyártott, lehetőleg „DB—605” motorral felszerelt repülőgépet adnak helyette.

Az egyezmény nagyon fontos pontja volt az, amelyben a németek vállalták, hogy: „A gyártáshoz... szükséges nyersanyagokat, félgyártmányokat, alkatrészeket és kész gyártmányokat, valamint tartozékokat úgy az RLM (Reichsluftfahrtministerium = Birodalmi Légügyi Minisztérium — Sz. M.) részére készülő repülőgépekhez és motorokhoz, mint a gyártásból a Honvédelmi Minisztériumot illető részhez, Németország bocsátja rendelkezésre, amennyiben azoknak erre a célra való szállítása Magyarországból — a Honvédelmi Minisztérium megítélése szerint — nem lehetséges...” Mint a későbbiekből kitűnik, ennek a kötelezettségvállalásnak a nem, vagy csak nagy késéssel és részbeni teljesítése okozott nagyon sok gondot, s eredményezte a program jelentős csúszását. Ugyanis a szerződésben az első „Me—109F” elkészültét — a licencszerződés megkötését követő kb. 13,5 hónap múlva — 1942. júniusra, a „Me—210”-ét — 18 hónap után — 1942. októberre, míg a „DB—605”-ét 1942. augusztus 1-re jelezték. A termelés teljes felfuttatásának határidejét — a fenti sorrendben — 1943. március 1-re, szeptember 1-re, illetve augusztus 1-re határozták meg. Ezek azonban alapvetően csak tervek maradtak.

A magyarok megnyugtatósa érdekében rögzítették: a német fél „elvben egyetért” azzal, hogy a Honvédelmi Minisztérium iskola-, gyakorló és harci repülőgépekre vonatkozó igényeit „a saját háborús szükséglet vontá határon belül” kielégítsék. Ugyancsak kilátásba helyezték a magyar személyzet németországi kiképzését is. Ez azonban írott malaszt maradt, a hamarosan kibontakozó német—szovjet háború egyre kevésbé tette lehetővé a magyar szövetséges gondjaival való törődést. A „Háborús szükséglet vontá határok” egyre szűkebbeknek bizonyultak, s ha ennek ellenére időnként át is adtak néhány repülőgépet — csak a keleti hadszíntéren harcoló alegységeknek —, ezek pilótáit átképezték és bevetették.

Ezt a veszélyt már — az eseményeket jóval megelőzve — vázolta a Légierő Parancsnokságának 1941. június 10-én, a vezérkar főnökéhez felterjesztett jelentése,⁵⁴ melyben miután röviden beszámolt a fenti szerződés lényegéről, je-

53 HL. HM. Eln. 31. 1941/4393.

54 HL. Vkf. Eln. 1. 1941/6064 (5564).

lezte, hogy a németek csak akkor lesznek hajlandók magyarokat harci kiképzésben részesíteni, ha azt követően be is vethetik őket.

Ugyanakkor azt is jelentette Kenese altábornagy, hogy a németek által beígért iskola-, kiképző és gyakorló gépekkel nem tudja felkészíteni a „Huba—III” pilótaszükségletét.

A felterjesztés és egyéb ismeretek alapján a vezérkarfőnökség 1. osztálya olyan véleményt alakított ki, hogy a légierő harckiképzési lehetőségei, valamint a kiképzettek gyakorlatban tartása továbbra is megoldatlan. Az éppen megszületett egyezmény értékét is nagyon világosan látták: „Német—magyar repülőgépipari szerződés megkötésével kapcsolatban megállapíthatjuk, hogy a magyar rep. erő célszerű, gazdaságos és tervszerű kifejlesztésének alapjait nem sikerült biztosítanunk.” Tehát a kudarcot már akkor látták, de a kivezető utat nem.

A nehézségeken úgy akartak úrrá lenni, hogy a 32 kivonuló repülőszázad hatra való csökkentését javasolták az iskola- és gyakorló repülőgépek helyzetének megoldatlansága következtében. Ezért sürgették ezen repülőgéptípusok hazai gyártási feltételeinek megteremtését — megintcsak nem kellően mérlegelve az anyagi alapok, ipari háttér lehetőségeit.

A vezérkarfőnökség 1. osztályának ezen megállapításaira reagálva a HM. 31. osztály⁵⁵ ígéretet tett arra, hogy mindent megtesz a feltételek biztosítása érdekében. Ennél többre nem vállalkozhatott, mert maga is tudta, hogy az 1943 végéig szükséges kb. 350 db iskolagép legyártása gazdaságtalan, így továbbra is — legalább részben — külföldi beszerzésekre igyekezett a súlyt helyezni.

Ennek ellenére szorgalmazták a hazai gyártmányú iskolagépek mintapéldányainak elkészítését, illetve jelezték, hogy a Focke-Wulf „FW—58” sárkánynak itthoni előállítása folyamatban van, amikhez a 75 db motort Németországból már biztosították. Arról is tájékoztatták az illetékeseket, hogy tárgyalások folynak a Bücker céggel egy I. fokú iskola-repülőgépsárkány gyár létesítéséről. Amennyiben nem jönne létre megegyezés, megvásárolják a Bücker „Bü—131” licencét. Ugyancsak meg akarták venni az Arado „Ar—96B” sárkány és az Argus „As—411” motor gyártási jogát is a II. fokú iskola-repülőgépek előállításához.

1941 nyarán beindult tehát az 1 milliárd pengős „Messerschmitt-terv”. A szerződés realizálásának első lépéseként — rendkívül gyorsan — már 1941. június 26-án megkötötte a HM a Messerschmitt-céggel a licenc-szerződést a „Me—210”-ek gyártására.⁵⁶

Időközben konkrét lépések születtek a hazai repülőgépgyártás irányításának megjavítása érdekében. Ennek megfelelően 1941 májusában a légügyi főcsoportfőnök a Honvédelmi Minisztérium 17/b. (repülőgépgyártási) osztályán belül Barkász Emil hadműszaki törzskari alezredes vezetésével létrehozta a Repülőipari és Gyártási Alosztályt. Ezen kívül a Honvédelmi Minisztérium V. Csoportfőnökének irányítása mellett a Honvédelmi Minisztérium véleményező és javaslattevő szerveként megalakítottak egy állandó repülőipari és gyártási bizottságot. Újabb igények is megfogalmazódtak. A Honvédelmi Minisztérium illetékes szerve ugyanis a korábbi évek „Sólyom” megrendelésein túl 1941-ben 75 „Héja” típusú vadászgépet igényelt a MÁVAG-tól 14,775 millió P. és 15 „Hirth HM. 504/A. 2.” típusú motort az iskolagépekbe 144 820 P értékben, illetve a magyar Waggon- és Gépgyár RT-től 72 „FW—58” kétmotoros gyakorlógépet 13,788 millió P.-ért.⁵⁷

⁵⁵ Uo. 1941/6064.

⁵⁶ Kovács Lajos: Kiegészítések és helyreigazítások „A magyar Me—210 nehéz vadászgép” című cikkhez. Repülés 1975/7. sz. 16. o.

⁵⁷ HL. Vkf. Eln. 1. 1941/5250., valamint HL. HM. Lymbus csomó 22. ag./6845.

A fegyverkezés biztosítása érdekében növelték a légügyi csoportfőnökség költségvetését is. A HM 34. osztály 1941. június 24-én arról értesítette az illetékeseket, hogy a folyó költségvetési évre a „Huba—III.” hadrendi beruházások többletköltségeként 20,3 millió pengőt bocsátanak a légierő rendelkezésére.⁵⁸

A bővülő magyar repülőgépipar munkaerő-szükségletének biztosítása — s egyben az ipari munkanélküliség csökkentése — érdekében 1941 derekán 3000 erélyi és 3000 budapesti munkást küldtek ki Németországba 9 hónapos betanításra, majd hozzáláttak újabb 6000 férfi és 2000 nő toborzásához másfél éves kiküldetésre.⁵⁹

A magyar repülőgépipar fejlesztése azonban mind megoldhatatlanabb terhet rótt a társadalomra. Az 1941—42. év fordulóján lezajlott moszkvai ellentámadás eredményeként a szovjet fegyveres erők — egy időre — megragadták a hadászati kezdeményezést, s a második világháború során először megtépázták a német verhetetlenség nimbuszát.

Ez a tény hamarosan következményekkel járt, hiszen — szemben a korábbi gyors döntéssel kapcsolatos szilárd meggyőződéssel — már egy 1942. február 14-i iratban⁶⁰ felmerült annak a lehetősége, hogy a háború esetleg 1944—45-ig is elhúzódhat. Ebben az anyagban a HM. 31. osztály emlékeztetőt készített a „Huba—III.—1.” költségkihatásának változásáról. Ugyanis az 1941. november 17-én összeállított összköltség — az akkor érvényben levő cikkjegyzék alapján — 984 646 132 pengőben állapította meg annak költségkeretét. Az 1942. januári áremelések hatására viszont ez az érték felszökött 1 135 507 800 pengőre. Ebből a hatalmas összegből 615 788 500 pengőt repülőanyagra, 23,78 millió pengőt licenck vásárlására, 19 milliót pedig a hazai repülőgépipar kiépítésére szándékoztak fordítani. A HM. 31. osztály azonban szükségesnek tartotta hangsúlyozni, hogy ha a háború elhúzódik, akkor ez a költség „megközelítőleg sem elégséges a H—III. 1. kiépítéséhez”, ugyanis e hadrendi fejlesztés megvalósítását — a nyersanyag, gyártási, szállítási nehézségek következtében — eleve az 1942 ősze és 1944—1945 közötti időszakban tervezték. Ennek az emlékeztetőnek az adatait erősítette meg a HM. 34. osztály is 1942. március 20-án, közölve a légierő rendelkezésére bocsátott hitelek mértékét.⁶¹ Ebből kitűnik, hogy csak 878,376 millió P. állt rendelkezésre, s 257 131 800 P-re még nem volt fedezet. Itt ismételtén a korábban vázolt helyzetet kell valószínűsíteni: ha lett volna mit venni, a fedezetet is biztosította volna a pénzügyi kormányzat. Hiszen az 1941-ben rendelkezésre álló 3 524 145 334 P-ből csak 1 146 577 096 P-t használt fel a honvédség.⁶²

A magyar kormány a fokozódó német nyomásra további súlyos anyagi áldozatokra kényszerült. Clodius külügyminisztériumi osztályvezető-helyettes jogosan táviratozhatta Ribbentropnak 1942. április 23-án, hogy tárgyalásai igen eredményesek voltak, hiszen további 150 millió birodalmi márkás hitelt sikerült kicsikarnia a magyar kormánytól. Mint jelentette: „A tárgyalások keretében különösen beható megbeszélések folytak az OKW (Oberkommando der Wehrmacht = a német véderő főparancsnoksága — Sz.M.) és a Magyar Honvédelmi Minisztérium képviselői között a két véderő egymás közti hadi- és nyersanyag-szállításairól.”⁶³ Ezek a szállítások azonban meglehetősen egyirányúak voltak. Ezzel összefüggésben a HM. 17. b. osztálya a repülőgép-felszerelés a gépkocsianyag-gyártó ipar kapacitásának kifejlesztése tárgyában felterjesztést készített

58 HL. HM. Eln. 34. 1941/126567.

59 HL. Vkf. Eln. 1. 1941/6239.

60 HL. HM. Eln. 31. 1942/155/Bbk.

61 HL. HM. Eln. 34. 1942/142000.

62 *Dombrády: A magyar gazdaság és ... i. m. 214. o.*

63 *A Wilhelmstrasse és ... i. m. 654. o.*

a gazdasági miniszteri értekezlet számára, amelyben a különböző cégek részére összesen 100 millió pengős fejlesztési keret biztosítását javasolta. Ezt az értekezlet 1942. május 13-án elfogadta.⁶⁴ Ez az összeg azonban rövidesen tovább növekedett, mert a HM. 32. (rep. anyagi) osztálya már május 27-én arról értesítette a Dunai Repülőgépgyár RT-t, hogy a Messerschmitt „Me—210” típusú repülőgépek és a Daimler Benz „DB—605 A/B” repülőgépmotorok gyártásának biztosítása érdekében a minisztertanács 80 milliós hitel igénybevételeit engedélyezte számára. Ugyanitt tudatta a Magyar Waggon- és Gépgyár RT-vel, hogy a „Me—109” repülőgépek gyártásával kapcsolatban 20 millió pengős hitelt kap, illetve e két nagyvállalat alvállalkozói összesen 30 milliót.⁶⁵

További jelentős anyagi megterhelést jelentett az ország számára a külföldi licencek megvásárlása. A partnerek igyekeztek kihasználni a magyar fél rászorultságát, gyakran óriási összegeket kértek a gyártási jogért, mégis ez volt a gyors fejlesztés egyetlen járható útja. Ez a felismerés indokolta a korábban idézett, erre a célra rendelkezésre bocsátott 23,78 millió pengős hitelkeretet is. Ennek következtében 1942 tavaszán—nyarán rendkívüli mértékben megnőtt a különböző repülőgépipari licencvásárlásokkal kapcsolatos ügyiratok száma.⁶⁶

A légierő fejlesztésének, illetve a veszteségek pótlásának egyre sürgetőbb igénye újabb és újabb döntéseket eredményezett. A HM 17. r. (repülőgépipari-tervezési) osztály 1942. december 27-én módosította azt a korábban kiadott 1942/103 951. sz. rendeletét, mely szerint a WM. Repülőgép- és Motorgyár RT-nek és a MÁVAG-nak 100—100, míg az Alfing—Kessler K. G.-nek 50 db fő-tengelyt kell gyártania. Ebben az új ügyiratban⁶⁷ az osztály a WM. Repülőgép- és Motorgyár RT. termelését 200 db/hó-ra emelte, mivel ezt részben a Németországból beérkező huszonnyolc, részben az itthoni szerszámgépek beállításával megoldhatónak ítélte. E módosítást a WM. Repülőgép- és Motorgyár RT. 1943. január 21-én tudomásul vette.

A német—magyar repülőgépgyártás kifejlesztése súlyos gondjainak megoldása mellett egyéb erőfeszítéseket is tettek az illetékesek. Az együttműködés — mint a korábbiakban is láttuk — nem oldotta meg a magyar légierő iskola- és gyakorló repülőgépek hiányával kapcsolatos gondjait. Ezért a HM 17. r. osztály 1942 szeptemberében értesítette az Uhri testvérek karosszéria gyárát, hogy a honvédelmi miniszter döntése szerint a bombázók kivételével az iskola- és gyakorló repülőgépek sárkányainak gyártásával (kb. 130—160 db/év), valamint közép- és nagyjavításával (70—100 db/év) a vállalatot bízta meg. A cég által benyújtott 1,5 millió pengős kölcsönigénynek az illetékesek helyt adtak.⁶⁸

Egy másik erőfeszítés külön is figyelmet érdemel, hiszen ebből világosan kitűnik, hogy a magyar szakemberek már 1942 második felében reális veszélyként számoltak az ellenséges bombázókkal. Így a Magyar kir. Honvéd Repülő Kísérleti Intézet a légügyi főcsoportfőnök parancsára javaslatot dolgozott ki az éjjeli vadász kísérleti repülésre.⁶⁹ Ebben rámutattak az éjszakai elhárítás tökéletesítésének szükségességére, s a kísérlet végrehajtásához nyolc jelentkező kiválóan képzett pilóta, hat Arado „Ar—96”, két Junkers „Ju—86” és két Focke Wulf „FW—58” repülőgép biztosítását kérte, megfelelő iránytűvel, rádióval és irányvevővel felszerelve.

Ezzel párhuzamosan szeptember 23-án a HM. 31. (rep. műszaki kísérleti) osz-

64 HL. HM. Eln. 17. r. 1942/102795.

65 HL. HM. Eln. 32. a. 1942/143852.

66 Jellemző a tisztességtelen haszonszerzési törekvésre, hogy pl. a Mauser-cég 2,25 mill. RM-t kért az MG—151. típusú repülőgéppuska licencéért, s amikor ezt az illetékesek elutasították, végül a 750 000 RM-s árba (tehát az eredeti 1/3-ába) is belement, még így is kifizetődő volt számára. HL. HM. Eln. 17. r. 1942/105003.

67 Uo. 1942/107753.

68 Uo. 1942/105010.

69 HL. Vkf. Eln. 1. 1942/5598.

tály is felkérte a vezérkar főnökét, hogy „még a jelenlegi korlátolt anyagi adottságok mellett is” indítsa be az éjszakai vadász kiképzést, s közölje ennek anyagi szükségleteit.

A vezérkarfőnökség 1. osztálya támogatta a kísérleteket, mert 1942. október 7-én már világos volt előttük, hogy Keitel tábornagy elzárkózott minden e tárgyban nyújtandó segítség elől, mindössze egy (!) magyar repülőtszert voltak hajlandók fogadni, hogy megismerkedjék az éjszakai repülés alapkérdéseivel.

Mivel Olaszország hajlandó volt 3 db éjszakai vadászrepülőgépet rendelkezésre bocsátani, az osztály intézkedett egy bizottság kiküldésére.

A megnövekedett veszély felismeréséről tanúskodnak azok az ügydarabok is, amelyek egyrészt arról tájékoztatnak, hogy a tizenhat legnagyobb ipartelep légvédelmének tőkéletesítése érdekében léggömbgátak beszerzését határozták el⁷⁰, másrészt arról adnak hírt, hogy a Haditechnikai Intézet 150 000 pengős keretre támaszkodva augusztusban beindította az éjszakai légitámadások elhárítására alkalmas műszerek megszerkesztésével kapcsolatos kísérleteket.⁷¹

Időközben Németországban is fontos döntések érlelődtek. A német fegyveres erő az 1942. évi nyári—őszii hadjárat során újabb óriási területeket vett birtokba a Volga és a Kaukázus vidékén, de súlyos árat kellett ezért fizetnie. Ezekben a hónapokban a Luftwaffe több mint 4000 repülőgépet veszített.⁷² Ezek a számok is közrejátzottak abban, miszerint: „1943 januárjában, a központi tervbizottság ülésén Speer bejelentette, hogy mindenekelőtt a repülőgépek (kiemelés tőlem — Sz. M.), harckocsik és tengeralattjárók gyártását kell fokozni”.⁷³

E januári döntésnek volt egyenes következménye, hogy 1943 februárjában határozat született a közös gyártási program kibővítéséről. Német nyomásra az eredeti 1 milliárdos beruházási programot 2,7 milliárd pengőre növelték.⁷⁴ Ebből az összegből 50 millió pengős ráfordítással további 50%-kal fokozták a Dunai Repülőgépgyár és a WM. Repülőgép- és Motorgyár RT. kapacitását. Ugyancsak 50 milliós beruházással bevonták az együttműködésbe a Pestszentlőrinci Ipartelepek RT-t is, amelynek havi 30 db Junkers „Ju—52” sárkány gyártására kellett berendezkednie.⁷⁵

Mindezek alapján jogosan rögzítette Clodius 1943. május 30-án a Ribbentrop számára készített feljegyzésében: „Tény, hogy a Wehrmacht-utasításra végrehajtott átteleptések egy országban sem bonyolódtak le olyan jól, mint Magyarországon, ahol az új iparágak kiépítésében a magyarok igen aktívan vesznek részt. Ezt az OKW, valamint a birodalmi Légügyi Minisztérium ismételten tanúsították. Az is tény, hogy Magyarország magára vállalta ezeknek a hadfelszereléseknek a finanszírozását...”⁷⁶

A HM 17. r. osztály 1943. május 20-i ügyirata⁷⁷ már arról tájékoztat, hogy a német fél kidolgozta a közös gyártás megnövelt programját, amely havi 70 vadász és 75 romboló gyártásával számolt. Mivel a partnerek figyelembe vették azt az igényt, hogy a többlettermelés egyharmadát Magyarország kapja, az államközi szerződésben rögzítettek felül a magyar légierő 138 Messerschmitt „Me—109”, 92 „Me—210” és 274 „Me—410” típusú repülőgéphez jutott volna, míg a Luftwaffe ugyanezekből 90; 182 illetve 410 db-hoz. Ez a mennyiség a

70 HL. HM. Eln. 1. a. 1942/5884.

71 HL. Vki. Eln. 1. 1942/5727.

72 A második világháború története. 1939—1945. Budapest, 1978. V. k. 489. o.

73 Uo. VI. k. 648—649. o.

74 Berend T. Iván—Ránki György: A monopolkapitalizmus kialakulása és uralma Magyarországon. 1900—1944. Budapest, 1958. 84. o.

75 Berend—Ránki: Magyarország gyáripára ... i. m. 348. o.

76 A Wilhelmstrasse és ... i. m. 723—724. o.

77 HL. HM. Eln. 17. r. 1943/104493.

„Me—210”-ből tízzel, a „Me—410”-ből negyvenhárommal haladta meg a magyar hadrendi szükségletet, így a Honvédelmi Minisztérium IX. (hadianyaggyártási) csoportfőnöksége azt javasolta, hogy a fölösleget vagy adják el Olaszországnak (ez azonban tilos volt), vagy tartalékolják. Ez a többlet azonban a valóságban sohasem létezett.

Az azonban tény, hogy a program jelentős kibővítése következtében a Dunai Repülőgépgyár és a Magyar Waggon- és Gépgyár RT. repülőgépzeme 1943 végére kiépült, s ettől kezdve teljes szériában termelt.⁷⁸ Ennek eredményeként a Magyarországról Németországba szállított repülőgépek értéke elérte az 1,178 millió pengőt.⁷⁹

Időközben április végére a HM. Légügyi főcsoport is kidolgozta költségvetési javaslatát 1944-re, mely szerint az 1943-as költségvetési évben dologi kiadásokra a légierőnek 123 770 260 P állt rendelkezésre, ami 1944-ben 71⁰/₀-kal fog nőni, s az igényelt összeg 211,1 millió P.⁸⁰ A részletes kimutatás szerint ekkor a légierő repülőgép-állományának értéke elérte a 250,9 millió P-t. A HM 34. (rep. költségvetési) osztály elfogadta a légügyi főcsoport igényét, s hozzáadva a „Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap” 15,9 millió pengős költségvetését, illetve a július 1-i árdrágulás 35⁰/₀-os szorzóját, az osztály a légierő 1944. évi költségvetési előirányzatát 413,07 millió pengőben határozta meg.⁸¹ A légierő költségvetésének e jelentős növekedésében szerepet játszott Szombathelyi Ferenc vezérezredes, vezérkari főnök azon törekvése is, hogy mihamarabb befejezze — többek között — „a légierő felszerelését is úgy, hogy legalább a hadialkalmazhatóság alsó fokát elérjék.”⁸² A végső német győzelemben már kevésbé bízott Szombathelyi ugyanis, tartva a szövetségesek balkáni partraszállásától, s az ehhez kapcsolódó esetleges román támadástól, megfelelő ellenerőt szándékozott állomásoztatni az országhatárokon belül. Ezzel a katonapolitikai elképzeléssel állt szinkronban a légierő fejlesztésével kapcsolatos igény.

A Honvédelmi Minisztérium és a Birodalmi Légügyi Minisztérium képviselői 1943. június elején megvizsgálták a közös program helyzetét.⁸³ A WM. Repülőgép- és Motorgyár RT. és a Dunai Repülőgépgyár RT.-gal kapcsolatban úgy foglaltak állást, hogy az előirányzat keresztülvihető, de ehhez a hiányzó 240 szerszámgépből 67 db leszállítása elengedhetetlen, úgyszintén a motorgyártáshoz két fékpad. Ezek teljesítését a német képviselő megígérte. A Magyar Waggon- és Gépgyár RT.-ben a szerszámgépek mennyiségét kielégítőnek ítélték, de megállapították, hogy kevés a mérnök és technológus, valamint javítani kell az üzemszervezést.

A tárgyalások során Hellebronth Vilmos vezérőrnagy a közös program kiszélesítésének előfeltételeként jelölte meg az alapprogram hiányzó szerszámgépeinek leszállítását, a bővített program részére száz repülőgép anyagának állandó előrendelését, valamint azt, hogy a szükséges „DB—603” motorokat és tartalék alkatrészeket a német fél bocsássa rendelkezésre. A Birodalmi Légügyi Minisztérium képviselői mindezzel egyetértettek, viszont azt kérték, hogy a magyarok egyrészt térjenek át a Daimler-Benz „DB—605” motorok tartalék alkatrészeinek tömeges gyártására, valamint egy éven belül havi 400 db „DB—603” illetve „DB—605” német motor javítására.

A Honvédelmi Minisztérium 32. a. osztálya azonban már ezt megelőzően újabb.

⁷⁸ Berend—Ránki: A német gazdasági expanzió... i. m. 646—647. o.

⁷⁹ Puskás, A. I.: Adatok a Horthy-Magyarország külpolitikájához a második világháború éveiben. Századok, 1961/1. sz. 109. o.

⁸⁰ HL. HM. Eln. 34. 1943/148058.

⁸¹ Uo. 1943/150394.

⁸² Dombrády Lóránd: A Kállay-féle kiugrási politika és a magyar katonai vezetés. HK. 1979/4. sz. 528. o.

⁸³ HL. HM. Eln. 17. r. 1943/105511.

és újabb megrendeléseket adott a magyar repülőgépiparnak. Egy 1943. május 20-i ügyirat szerint 200 db Arado „Ar—96B.” típusú sárkányt, 150 db Argus „As. 410” típusú motort és 200 db „Argus” állítható légcsavart rendeltek.⁸⁴ Ugyancsak a 32. a. osztály arról értesítette szeptember 17-én⁸⁵ a Magyar Waggon- és Gépgyár RT-t, hogy a „Messerschmitt-program” fejlesztése során a „Me—109.G” szériához csatlakozóan további 138 db ilyen és 82 db „Me—209” típusú repülőgépet fog rendelni. Az előbbieket a Dunai Repülőgépgyár RT által gyártott „DB—605”, az utóbbiakat pedig német „DB—603” motorokkal rendelték. A végleges mennyiséget a német—magyar egyezmény megkötése utáni időpontban jelezték rögzíteni.

A termelés felfuttatását viszont újabb módosítás zavarta. A HM. 17. r. osztály szeptember 27-én jelezte, hogy át kell térni a Messerschmitt „Me—410” típus gyártására.⁸⁶ Ennek megfelelően összesen 632 db „Me—210” készül el, majd ezt a „Me—410” váltja fel. Az áttérést a „Me—410 Ba—1” gyártására 1944 szeptemberére, míg a „Me—410 Ca—1” típus esetében 1945 márciusára irányozták elő, melynek eredményeként az előbbiből 450, az utóbbiból pedig 517 db-ot szándékoztak megépíteni. Ebből a magyar fél részesedése 150, illetve 81 db lett volna. Az új szállítási szerződésből kitűnik, hogy összesen tehát 1599 „Me—210” és „Me—410” repülőgépet terveztek gyártani, s ebből 280 „Me—210” és 511 „Me—410” illetve volna meg a magyar légierőt.

Ez az újabb együttműködési szerződés külön is figyelmet érdemel, hiszen a magyar kormány — Veress László szeptember 8-i isztambuli tárgyalásai következtében — már ismerte a britek által az esetleges fegyverszüneti egyezmény egyik előfeltételeként támasztott azon követelést, hogy: „Magyarország fokozatosan csökkenteni gazdasági együttműködését Németországgal, és megtagadja a németországi haditermelésben való részvételt.”⁸⁷ Mint látható, a Kállay-kormány nem tett eleget ezen követelésnek sem. Éppen ezért nem helytálló — legalábbis a repülőgépgyártás terén — a volt miniszterelnöknek az a megállapítása, hogy „A különböző vonalakon kifejtett magyar ellenállás közül a gazdasági ellenállás volt a legsikeresebb, melyet a legszisztematikusabban hajtottak végre.”⁸⁸ Az viszont igaz, hogy általában kevesebbet teljesítettek az egyre növekvő igényeknél.

Mivel a németek továbbra is megtagadták az iskolarepülőgépek szállítását, a Honvédelmi Minisztérium arra kényszerült, hogy az Uhri-testvérek karosszériagyárát bizza meg — 10 millió pengős kölcsön folyósítása mellett — egy új repülőgépsárkány-gyár létesítésével. Ennek az új üzemnek 1944 végén kellett volna megkezdenie a termelést Mátyásfüldön.⁸⁹

De — minden gyártási nehézség ellenére — egyre csak érkeztek az újabb és újabb igények. A HM. 32. a. osztálya 1944. február 17-én a korábbi években megrendelt 240 db-on túl újabb 138 „Me—109” és 82 „Me—209” — összesen tehát 220 — sárkány gyártására nyújtott be igényt a Magyar Waggon- és Gépgyár RT-nél 147 754 950 P értékben.⁹⁰ Ugyanezen a napon emelték fel a Dunai Repülőgépgyár Rt-nél a korábbi 280 db-os „Me—210” megrendelést 231 db „Me—410”-sel, aminek a költségkihatása 467 572 200 P volt.⁹¹ Ezzel párhuzamosan ugyanitt igényelte a „Messerschmitt” továbbfejlesztett programhoz szükséges

84 Uo. 1943/103183.

85 HL. HM. Eln. 32. a. 1943/152572.

86 HL. HM. Eln. 17. r. 1943/108437.

87 Ránki György: 1944. március 19. Budapest, 1978. 38. o.

88 Ránki György: Emlékiratok és a valóság Magyarország második világháborús szerepéről. Budapest, 1964. 203. o.

89 HL. HM. Eln. 17. b. 1943/107819.

90 HL. HM. Eln. 32. a. Rep. 2. 1944/188189.

91 Uo. 1944/188187.

„DB—605” motorokat is.⁹² A „Me—410” megrendelésével függhetett össze a Dunai Repülőgépgyár RT 1944. március 2-i bejelentése, miszerint a tervezett 632 „Me—210” helyett csak 550 db-ot gyárt le.⁹³ A repülőgépgyárak közül viszonylag ez az utóbbi volt a legjobb helyzetben, mert a szerszámgépek döntő többségét maga a Weiss Manfréd RT állította elő, ennek következtében az év első negyedében végre sikerült elérniük a meghatározott kapacitást.⁹⁴

Németország azonban egyre kevésbé volt megelégedve a magyar teljesítménnyel. Az a tény, hogy a német bérmunka-szállítások — amiben jelentős helyet foglalt el a közös repülőgépgyártás — értéke az 1941-es 130 millióról 1944-ben 825 millió pengőre szűkött⁹⁵, kevésnek bizonyult. A mind hatalmasabb német harctéri veszteségek, valamint a szövetséges légierők bombázásai következtében egyre megalapozottabbá vált Edmund Veessenmayer SS. Standartenführernek — a későbbi követ és teljhatalmú megbízottnak — az az 1943 őszi megállapítása, miszerint: „Minden magyar, akár paraszt, munkás, vagy katona, aki tevékenységével csökkenti megterhelésünket, a Führer tartalékát erősíti a Birodalomban.”⁹⁶

Veesenmayerrel szemben Wilhelm Höttl SS-Sturmbannführer, a Német Birodalmi Biztonságügyi Főhivatal szakértője még 1944. március 11-én is ellenezte az ország megszállását, mert szerinte „A magyar térség totális gazdasági ki-merítése teljesen biztosítva van.”⁹⁷

Ennek ellenére bekövetkezett 1944. március 19., az ország német megszállása, s Veessenmayernek egyik alapvető feladatául szabták, hogy „az ország minden erőforrását, elsősorban gazdasági lehetőségeit, a közös hadviselés érdekében maximálisan kihasználja.”⁹⁸

A légügyi szakemberek sem késlekedtek. Milch tábornagy, államtitkár — a fegyverkezési és haditermelésügyi miniszterrel egyetértésben — már március 22-én megbízta dr. Sehm repülő-főtörzsmérnököt: gondoskodjon arról, hogy a magyar ipar továbbra is zavartalanul szolgálja a német repülőgépgyártás érdekeit.⁹⁹

A megszállást követően az intézkedések sorozatával biztosították a fokozatosan létkérdéssé váló azon törekvésük megvalósítását, hogy maximálisan felhasználják a magyar gazdasági lehetőségeket és embertartalékokat. Ennek szellemében ült össze 1944. április 19-én Berlinben Clodius külügyminisztériumi igazgató elnökletével az a bizottság, amelynek a Magyarországgal kapcsolatos gazdasági kérdésekről kellett döntést hoznia. Ennek megfelelően rögzítették: „A Fegyverkezési és Haditermelésügyi Minisztérium súlyponti tervet dolgoz ki, amelynek megfelelően egyes tételek előnyben részesítendők; ide tartoznak a bauxit, ásványolaj, mangán és antimon, ... főként a vadásziprogram.”¹⁰⁰ (Kiemelés tőlem — Sz. M.)

Ez utóbbi előtérbe állítása, a vadászok jelentőségének ismételt hangsúlyozása alapvetően tükrözte a német fegyveres erő helyzetében bekövetkezett döntő változást. Göring a Luftwaffe vezető tábornokai előtt 1940. augusztus 19-én úgy nyilatkozott, hogy „egyértelműen világossá vált: a győzelem kulcsa az

92 Uo. 1944/188188.

93 HL. HM. Eln. 17. r. 1944/204855.

94 Baksay Zoltán: A csepeli munkásság harca Magyarország függetlenségéért. 1939—1944. Századok 1968/5—6. sz. 992. o.

95 Berend T. Iván—Ránki György: A magyar gazdaság száz éve. Budapest, 1972. 213. o.

96 Berend—Ránki: Gazdaság és... i. m. 417. o.

97 Magyarország és a második világháború. Az iratokat összegyűjtötte és a bevezető tanulmányokat írta: Ádám Magda, Juhász Gyula, Kerekes Lajos. Budapest, 1959. 450. o.

98 A Wilhelmstrasse és... i. m. 789. o.

99 Uo. 792. o.

100 Uo. 831. o.

egymotoros vadászrepülőgép.”¹⁰¹ Akkor azonban az „angliai csata” zajlott, 1944-ben pedig egyre inkább előre vetette árnyékát a „Németországi Csata”. Ekkor már a *védekezés kényszere* helyezte ismét kiemelt helyre a vadászokat!

A berlini tanácskozással egyidőben, április 19-én Budapesten is értekezletet tartottak a Honvédelmi Minisztérium és Németország képviselői a repülőgép-üzemek széttelepítésével kapcsolatban.¹⁰² Ennek során megállapodtak abban, hogy a Dunai Repülőgépgyár RT-nél csak a présmű marad helyben, de ezt is védő betonboltozattal látják el. Magát a széttelepítést úgy kellett végrehajtani, hogy ne járjon termelés kieséssel. A végszereldét — bár Horthy-ligeten hagyták — jelentősen „fellazították”, hogy kevésbé legyen érzékeny légitámadásokkal szemben.

Az egyre növekvő igények hatására leállították a Daimler-Benz „DB—605” motor gyártásában alkalmazott 1600 db szerszámgép kitelepítését, csak a „pótolhatatlan” minősítést kapottak közül lehetett 100 db-ot biztonságba helyezni. Azonban ezt is úgy kellett megszervezni, hogy egy-egy gép maximum két napra eshetett ki a termelésből. A programot minden körülmények között teljesíteni kellett, a kiesést több műszak beállításával ellensúlyozták.

Az értekezlet résztvevői mintaszerűnek ítélték a Magyar Waggon- és Gépgyár RT-nél végrehajtott részleges kitelepítést. A présművet az eredeti helyén kellett ismét helyreállítani — 1944. április 3-án megkezdődött Magyarország módszeres bombázása —, a kormánymű felület- és törzsgyártás fele részben Győrben, fele részben a kitelepítés helyszínén volt megszervezendő. A végszerelde itt is helyben maradt, csak „fellazították”. Fertőrákoson kellett berendezni földalatti üzemeket, a berepülést pedig áthelyezték Zwölfaxingba. A követelményeket Fertőrákoson sem lehetett csökkenteni.

A Pestszentlőrinci Ipartelepek RT. vonatkozásában csak a kormányműgyártás kitelepítésére dolgoztak ki tervet, a többinek még keresték a lehetőségeit. A szabad kapacitását át kellett adnia a Magyar Waggon- és Gépgyár RT-nek, a Dunai Repülőgépgyár RT-nek illetve a WM. Repülőgép- és Motorgyár RT-nek.

Ezekben a hetekben újabb olyan lépésekre került sor, amelyek a német gazdasági expanzió további kiszélesítését szolgálták. Ennek megfelelően két munkaközösséget hoztak létre a magyar, s bizonyos — velük kooperáló — német repülőgépgyárakból. Az egyik ilyen „Arbeitsgemeinschaft” a Wiener—Neustadter Flugzeugwerke, a Dunai Repülőgépgyár RT és a Magyar Waggon- és Gépgyár RT egyesítéséből keletkezett, s a sárkányokat készítette, míg a másik a motorgyártásra szakosodott és a Steyer—Daimler—Puch A.G.-ből, valamint a Dunai Repülőgépgyár RT-ből jött létre. A két munkaközösségnek havi 550 sárkányt és 650 db motort kellett előállítania. A szükséges munkagépeket tetszés szerint át lehetett csoportosítani.

Veesenmayer május 6-i jelentésében¹⁰³ már arról számolhatott be Ribbentropnak, hogy „A kormány hozzájárult a vadászprogram kiterjesztéséhez (a vadászgép- és motorgyártás megháromszorozása), egyben elvben a Wiener Neustadt-i és steyri üzemek magyarországi áttelepítéséhez is.” Jelezte továbbá, hogy ehhez magyar kormánybiztost jelölnek ki, és Sztójay miniszterelnök személyesen védnökösködik e feladat teljesítése fölött. A vadászprogram beindításának és a repülőterek építésének költségeit Magyarország viseli.

S valóban, a HM. V. csoportfőnöksége 1944. április 29-én javaslatot tett a repülőgépgyártás első helyre való besorolására és a teljhatalmú megbízott ki-

101 Deighton, Len: *Fighters*. London, 1977. 66. o.

102 HL. HM. Eln. 17. r. 1944/20663.

103 A Wilhelmstrasse és ... i. m. 842—843. o.

nevezésére vonatkozóan.¹⁰⁴ Ebben az iratban a vadászprogram végrehajtását „az összes hadviselés szempontjából elsőrangú hadiérdek”-nek nyilvánították, így ennek megfelelően a hadianyaggyártás terén „S—I.” (soronkívüli ügyintézés) sürgősségi sorrendbe sorolták. (S tényleg, ezt követően az ezzel kapcsolatos ügyiratok borítójának jobb felső sarkán megtalálható a piros „Vp.” jelzés).

Ugyancsak ebben az április 29-i anyagban nevezték ki miniszteri biztossá Hellebronth Vilmos vezérőrnagyot azzal a feladattal, hogy minden körülmények között biztosítsa a Messerschmitt „Me—109; 210” típusú sárkányok és a Daimler-Benz „DB—605” motorok gyártását, áttelepítését, valamint a termelés teljes felfuttatását. Fontosságát hangsúlyozandó, június 7-én *kormánybiztossá* nevezték ki.¹⁰⁵

Az ország kiárúsítása 1944. június 2-án betetőződött, amikor is Sztójay és Veessenmayer olyan jegyzőkönyvet írt alá, amely az egész magyar gazdaságot a német háborús gépezetnek rendelte alá. A magyar gazdaságnak az összeurópai tervezésbe való bevonásáról szóló jegyzőkönyvben a magyar kormány kötelezettséget vállalt a tekintetben, hogy gazdaságát „fenntartás nélkül, szintén beiktatja ebbe a tervezésbe, abból a célból, hogy ezzel Magyarország termelését az összesített tervezés keretében maximálisan fokozza. A magyar gazdaság beillesztését és átállítását a legrövidebb határidőn belül és erélyesen kell végrehajtani.”¹⁰⁶

Ennek alapvető oka abban keresendő, hogy a német vezetés 1944 első felében a többszöri mozgósítással és munkaerőátcsoportosítással sem volt képes 148 500 új munkánál többet biztosítani,¹⁰⁷ ez viszont töredéke volt annak, ami a harc-
téri veszteségek pótlására behívott gyári munkások helyeinek feltöltésére elegendő lett volna. Így minden korábbinál nagyobb mértékben kellett kiszípoloznia a szövetségesekben rejlő lehetőségek maradványait. „Ugyanakkor Magyarország részéről is jelentős igények merültek fel a vadászprogram, valamint a fegyverzet kicserélése és a magyar áttelepítések tárgyában hozott határozatok megvalósítása során”¹⁰⁸ — jelentette Veessenmayer június 15-én.

Időközben intézkedés született a „Me—210” típusok gyártásának leállítására. Ennek szellemében utasította a vadászprogram kormánybiztosa 1944. július 25-én a Dunai Repülőgépgyár RT-t, hogy a tervezett háromszázadikkal szemben már a 270. „Me—210”-nél fejezze be a gyártási programot, s ezért már a 221. géptől kezdve a Honvédelmi Minisztérium részére kell szállítani a hátralevő mennyiséget.¹⁰⁹

A Honvédelmi Minisztérium 17. r. osztályának másnap kelt anyaga a részletekről is szólt.¹¹⁰ Ebben az osztály arról tájékoztatta a Repülő Átvételi Bizottságot, hogy a bombázások következtében a gyártás a Magyar Wagon- és Gépgyár RT-ben és a Dunai Repülőgyár RT-ben lehetetlenné vált, ezért a német képviselőkkel megállapodás született, miszerint az üzemeket fokozatosan kitelepítik — lehetőleg a föld alá —, illetve teljesen áttérnek a Messerschmitt „Me—109”-ek előállítására, s kibővítik a termelést. Ennek megfelelően intézkedett Hellebronth vezérőrnagy arra, hogy a vadászprogramban résztvevő összes üzemeket telepítsék ki a Budapest-környéki földalatti üregekbe, pincékbe (Kőbánya, Budatétény, Diósárok, Budafok). Ezzel összefüggésben július folyamán a „Me—109”-ek gyártása Győrben megszűnik. Ebben az anyagban szerepel az is,

104 HL. HM. Eln. 17. r. 1944/209815. (HL. HM. Eln. V. Csfség 1944/193005.)

105 Uo. 1944/209815.

106 A Wilhelmstrasse és ... i. m. 863. o.

107 A második világháború története 1939—1945. Budapest, 1980. VIII. k. 553. o.

108 A Wilhelmstrasse és ... i. m. 868. o.

109 HL. HM. Eln. 17. r. 1944/211057.

110 Uo. 1944/211064.

hogy a „Vadászprogram” — már említett — havi 550 „Me—109” sárkányán és 650 „DB—605” motorján kívül még kb. 15⁰/₁₀ tartalék alkatrészt is le kell gyártani. A sárkánygyártó munkaközösségnek új telephelyeként a kőbányai pincéket, illetve bizonyos alkatrészek gyártására a Diósárkot jelölték ki. Az 1944. május eleje-december 31. közötti időszakra 1000 „Me—109” sárkány elkészítését tűzték célul.

A motorgyártással megbízott munkaközösség részére Kőbányán és Budatényben biztosítottak földalatti telephelyet. E programhoz részben Németországból is szállítottak alkatrészeket. December végéig 1100 „DB—605” motort kellett legyártania, s ezen kívül a Dunai Repülőgépgyár RT-nek a régi telephelyén kb. 110 db „DB—605A és B” típust az április 30-ig már leszállított 843 db-on felül.

Időközben megnyílt Normandiában a nyugat-európai második arcvonalt, s a szovjet fegyveres erők az 1944. év első felének a hadjárata során — hatalmas veszteségeket okozva az ellenségnek — több száz kilométerrel vetették vissza a fasiszta csapatokat. A Vörös Hadseregnek ez az egyre nagyobb ütemű közeledése mind lázasabb kapkodásra serkentette Németországot és szövetségeseit. Így még lényegében ki sem bontakoztatták a „Vadászprogramot”, amikor — a fenti irat szerint — német nyomásra máris tervbe vették annak kibővítését havi 700 „Me—109” és 900 „DB—605”, plusz 15⁰/₁₀ tartalék alkatrész gyártására.

Ennek érdekében a harmincadik géppel megszüntették a Pestszentlőrinci Ipartelepek RT-nél a Junkers „Ju—52” gyártását, s ennek az üzemnek is be kellett kapcsolódnia a sárkánygyártásba.

Tervbe vették egy újabb munkaközösség létrehozását 29 iparvállalatból Sziklay vezérigazgató (Standard) vezetésével, melynek feladatául szabták a felszerelések gyártását.

A „Vadászprogram” kibővítésével kapcsolatban jelezték annak lehetőségét, hogy az Uhri-cég bekapcsolásával sor fog kerülni az Arado „Ar—96”-ok gyártásának növelésére is azon az áron, hogy beszüntetik a Bücker „Bü—131” előállítását.

A m. kir. légierő katasztrofális géphiányára való tekintettel neki szánták a teljes júliusi—szeptemberi „Me—109” produktumot.

A feladatok minél tökéletesebb teljesítése érdekében július 31-én meghatározták a repülőipari kormánybiztosság szervezetét, s ezzel megerősítették Hellebronth vezérőrnagy repülőipari kormánybiztosi kinevezését.¹¹¹

Az egyre fokozódó bombázások hatására a HM. 17. r. osztálynak intézkednie kellett arra is, hogy a MÁVAG diósgyőri főtengelygyártó üzeme települjön át Kőbányára, s így egyesülve a WM. Repülőgép- és Motorgyár RT-vel el kell érnie a havi 350 db-os szintet.¹¹²

A Dunai Repülőgépgyár RT. 1944. augusztus 9-én megépítette a 272. Messerschmitt „Me—210” sárkányt, s ezzel befejeződött e típus előállítása.¹¹³

A szövetségeseik mind hatékonyabb bombázásai, a szovjet fegyveres erők egyre jobban érzékelhető közelsége — az 1. Ukrán Front bal szárnyának csapása a Kárpátok lejtőit védő 1. hadseregére — azonban napról-napra kilátástalanabbá tették a program folytatását, illetve teljesítését. Így fokozatosan megszűnt a magyarországi repülőgépgyártás, az elkövetkező hónapokban kezdetét vette a gépek zömének leszerelése és Németországba szállítása.

111 HL. Vkf. Eln. 1. 1944/599.

112 HL. HM. Eln. 17. r. 1944/211712.

113 *Punka György—Sárhídi Gyula: A magyar Me—210 Ca—1 gyorsbombázók és alkalmazásuk. Repülés, 1975/12. sz. 16. o.*

A program megvalósítását hátráltató fontosabb tényezők

Az előzőekben ismertetett német—magyar repülőgépgyártási együttműködési szerződés jegyzőkönyvéből világosan kitűnt, hogy a program sikeres teljesítésének egyik előfeltételét az a német ígélet képezte, mely szerint a nélkülözhetetlen anyagokat és eszközöket biztosítja a magyar ipar részére.

A termelés mihamarabbi beindítása érdekében vállalták, hogy 1941. december 1-re 85 szerszámgépet leszállítanak, s elkezdik újabb 277 db Magyarországra küldését.¹¹⁴ Ez azonban döntő többségében csak terv maradt. Ennek alapvető oka az lehetett, hogy minden rendelkezésre álló szerszámgépet a saját repülőgépipar gyorsütemű bővítésére kellett felhasználnia a német vezetésnek. A Luftwaffe ugyanis csak az 1941. június 22—július 10-e közötti alig három hét alatt újabb 1092 repülőgépet vesztett.¹¹⁵ Ez arra készítette Milch tábornagyot, a német légierő főfelügyelőjét, hogy — az ezzel kapcsolatos előkészítő munkálatok befejezése után — 1941. október 22-én jóváhagyja a repülőgépgyártás kibővített programját, amely 1942-re 16 500 — ebből 13 900 harci — repülőgép előállítását irányozta elő.¹¹⁶ Így aztán nagyon természetes, hogy az ennek csak törtrészét adó német—magyar együttműködés igényei háttérbe szorultak.

Pédig nagy szüksége lett volna a magyar repülőgépiparnak a különböző szerszámgépekre, hiszen a közös programra való felkészülésnek csak egyik előfeltétele oldódott meg licencek vásárlásával. A másik alapvető tényező a szerszámgépek biztosítása lett volna, de ez — a jelzett okok miatt — jelentősen késett. Egy 1942. május 8-i irat¹¹⁷ arról tanúskodik, hogy a gyártási szerződésben rögzített feladatoknak a MÁVAG diósgyőri gyára nem tud eleget tenni, mert egyrészt késnek a „DB—605” főtengelyeinek gyártásához beígért német szerszámgépek, másrészt pedig már eleve huszonnyolcra tízennégyre csökkentették a mennyiségüket. Az áthidaló megoldási kísérlet is sikertelen volt, mert a WM. Repülőgép- és Motorgyár RT. a főtengelyek kikovácsolása után — speciális eszközök hiányában — nem tudta edzeni azokat, így leálltak a munkálatokkal. Ezért a főtengelygyártás németországi felelőse szeptember 1-én Magyarországra utazott a kérdés megvizsgálására. Miután intézkedett a szerszámgépek elosztására, tájékozódott a WM. Repülőgép- és Motorgyár RT gyártásba való bevonásának kilátásairól. Úgy ítélte meg a termelés fokozásának lehetőségét, hogy 1943. márciusban huszonöt db, majd havonta újabb huszonöt darabbal való növeléssel decemberre a MÁVAG képes lesz a 250 db-os produktumra.¹¹⁸ Ugyanakkor azt is hangsúlyozta, hogy a WM. Repülőgép- és Motorgyár RT csak olyan ütemben növelheti termelését, hogy ne csorbítsa a Honvédelmi Minisztérium egyéb rendelkezéseinek teljesítését.

A HM. 17. r. osztály egyik szeptember 4-i irata¹¹⁹ szerint eljuttatták a német—magyar ipari együttműködéshez szükséges eszközök jegyzékét a német Birodalmi Légügyi Minisztériumhoz, amely „bizonyos sorrendben csökkentett igények mellett kilátásba helyezte a szerszámgép igényléseknek részbeni kielégítését.” Ez a „csökkentett igény” azt jelentette, hogy a Messerschmitt „Me—109” futóművek gyártásához mindössze három szerszámgépet lehetett rendelni. Úgyszintén e megkötések alapján hajlandók voltak leszállítani huszonöt gépet a magyarországi Bosch-cégnek a gyújtógyertyák előállításához, de a generátorgyár-

114 Kovács Lajos: A magyar-német közös repülőgépmotor-gyártás programja. 1941—1944. Repülés, 1969/6 sz. 15. o.

115 Groehler: i. m. 212. o.

116 A második világháború története 1939—1945. Budapest, 1977. IV. k. 571. o.

117 HL. HM. Eln. 17. r. 1942/102085.

118 Uo. 1942/105011.

119 Uo. 1942/105001.

táshoz már egyet sem adtak. Ugyanakkor azzal fenyegették meg a magyar partnert, hogy bizonyos árukat is csak úgy hajlandók átvenni, ha azok elkészítéséhez nem kér szerszámgépeket.¹²⁰ Ennek ellenére az osztály már szeptember utolsó harmadában szükségesnek tartotta annak hangsúlyozását, hogy a főtengelygyártás német felelőse által meghatározott havi 250 db-os termelés csak akkor megvalósítható, ha a szerszámgépek kellő számban és időbeni beérkezésére a németek garanciát adnak. Különbösen úgy jár a magyar partner, mint az eddigiekben, „hogy, tudniillik a követelés velünk szemben fennáll, míg német oldalról a szerszámgép szállítások tökéletesen elmaradnak”.¹²¹

Mint érzékelhető, a magyar illetékesek mind tisztábban láttak, ennek következtében egyre keserűbben fogalmaztak, ennél többet azonban nem tehettek. Pedig újabb és újabb figyelmeztetések, vészjelzések érkeztek hozzájuk. A MÁVAG kimutatást terjesztett fel 1942. november 18-án¹²², melynek lényege, hogy a terv szerint 1943. júliusban Németországból leszállítandó kilencvenöt szerszámgép helyett — az előrejelzés szerint — csak huszonnyolc lesz üzembe helyezhető, így a német szakember által szeptemberben hozott döntés teljesítése egy évet fog késni.¹²³ Ugyanakkor a gyár illetékesei arra is rámutattak, hogy a szerszámgépek szállításának előrehozatala meggyorsítaná a termelés felfuttatását.

A német ígéretek nem teljesítésének, illetve redukálásának megítélésénél azonban látni kell azt, hogy ennek megvoltak az objektív okai. Ez az az időszak, amikor befejezéséhez közeledett a német fegyveres erő 1942. évi nyári—őszii hadjárata, melynek során — a hatalmas területi veszteségek ellenére is, különösen a sztálingrádi védelmi hadműveletével — a szovjet fegyveres erő jelentős árat fizettetett az ellenséggel. 1942 második felében — tehát a vizsgált időszakban — a Luftwaffe havi átlagos repülőgépvesztesége az előző félévi 900-ról 1572-re szökött: Ehhez hozzá kell számítani 1942 első nyolc hónapjának veszteséglistáját, amely 8288 db-ot tett ki. (Ennek 56,14⁰/₀-a esett a szovjet—német arcvonalra.)¹²⁴ Tehát hatalmas feladat hárult a német repülőgépiparra, hogy pótolni tudja az egyre növekvő repülőgéphiányt. Ebben Magyarország nem volt képes megfelelő segítséget nyújtani, így természetes, hogy a német gazdasági vezetés minden erőt a saját ipar kibontakoztatására fordított. Ezért találó Bor Jenő altábornagynak, az egykori hadianyaggyártási csoportfőnöknek a német—magyar ipari együttműködéssel kapcsolatos — igaz, hogy utólagosan — sommáztott véleménye, mely szerint: „Ez arra vezetett, hogy a magyar hadiipar (pontosan a repülőgépipar — Sz. M.) kapacitásának tetemes része a német szállítások céljaira volt lekötve, ami a magyar fegyverkezést gyengítette anélkül, hogy számottevő segítséget nyújtott volna Németországnak.”¹²⁵

Mindennek ellenére további erőfeszítések történtek a termelés mihamarabbi beindítása érdekében. Ennek megfelelően a WM. Repülőgép- és Motorgyár RT 1942 szeptemberében megegyezett a Maschinenfabrik Alfiing—Kessler K. G. céggel arról, hogy nyolcvan magyar szakmunkást bocsát ez utóbbi vállalat rendelkezésére a célból, hogy azok a főtengelygyártás minden fázisában begyakorolják magukat. A betanítás időszakában — kb. 8—10 hét — a WM. Repülőgép- és Motorgyár RT szeptember 2-től kezdődően naponta három db előnagyon, betétben edzett főtengelyt bocsátott a partner üzem rendelkezésére, amit

¹²⁰ Uo. 1942/105000.

¹²¹ Uo. 1942/105359.

¹²² Uo. 1942/107507.

¹²³ Az irat szerint ilyen körülmények között a termelés felfuttatása csak így alakulhat: 1943. április—szeptember: 25—25 db/hó; okt.: 30; nov.: 40; dec.: 50; 1944. jan.: 75; febr.: 100; márc.: 125; ápr.: 150; máj.: 175; jún.—okt.: 200—200; dec.: 250 db.

¹²⁴ Groehler: ... i. m. 333. o.

¹²⁵ Magyarország honvédelme ... i. m. 147. o.

három hónapon belül készen kapott vissza. A betanítás ellenszolgáltatásaként a WM. Repülőgép- és Motorgyár RT lemondott a magyar munkások által megmunkált kész főtengelyek háromnyolcadáról.¹²⁶

E megegyezés hatására a HM 17. r. osztály — a IX. csoportfőnökség hozzájárulásával, de német kérésre — intézkedett, hogy a MÁVAG szintén küldjön nyolcvan főt a fenti céghez betanításra. A háborús tartalék munkaslétszámából lehetett biztosítani ezt a mennyiséget, s az önként jelentkezőket küldhették ki. Ezek a munkások a MÁVAG-ban cementálással bezárólag előkészített főtengelyeken dolgoztak tovább mindaddig, amíg a diósgyőri Új-gyár kisegítő termelése a havi ötven db főtengely készre gyártását el nem tudta végezni.¹²⁷ Tehát itt már nem volt szó 8—10 hetes betanításról, hanem magyar munkások gyártottak német üzemben 3/8:5/8 arányban főtengelyeket a német repülőgépipar, illetve a Dunai Repülőgépgyár számára.

Mint látható, nem sikerült a németeket a szerszámgép- és nyersanyagszállítással kapcsolatos kötelezettségvállalásuk teljesítésére szorítani. Ezek nagysága jelentős mértékben elmaradt az ígértől. A megfelelő gépek hiánya permanens gondot okozott. A Honvédelmi Minisztérium és a Birodalmi Légügyi Minisztérium képviselőinek — korábban említett — 1943 júniusi közös vizsgálata során azt is kénytelenek voltak megállapítani, hogy a MÁVAG képtelen megfelelni a vele szemben támasztott követelményeknek — 250 db forgattyústengely/hó —, mivel a beígért 166 db helyett csak 25 szerszámgépet kapott.¹²⁸ Egy másik, 1943. júniusi irat¹²⁹ szerint a Pestszentlőrinci Ipartelepek RT arról tájékoztatta a Hadianyaggyártás Országos Felügyelőjét, hogy a Junkers „Ju—52” szállító-repülőgépek gyártásának előkészítése — melynek eredményeként az 1944. február és 1945. december 31. közötti időszakban kétszázhatvan sárkányt kellett volna legyártani, s amiből száztízet szántak Magyarországnak — a szerszámgépek késése miatt csúszik. A fenti időpontra a terv szerint a szükséges kétszázhatvan eszkből száznegyvennek már meg kellett volna érkeznie, de csak huszonkilenc állt rendelkezésre.

Ezek a gondok, problémák 1944-ben szintén fennálltak. A MÁVAG pl. 1944. január 22-én „erélyes sürgetést” kért a Honvédelmi Minisztériumtól Németország felé, hiszen az eredetileg 1942. októberre ígért 2500 tonnás leélezőgépet csak 1944. februárra, a 40 tonnás nagykalapácsot pedig májusra ígérték leszállítani.¹³⁰ Ez viszont gátolta a forgattyústengelyek különben sem nagy ütemű gyártását.

A szerszámgépek, alapvető nyersanyagok hiányán kívül egyre eredményesebben bénították a magyar repülőipart az 1944. április 3-ával megkezdődött rendszeres bombázások. Pl. csak az 1944. július 14-i és 27-i bombázások következtében 6 millió pengős kár keletkezett — az amúgy is szegényes — szerszámgépparkban.¹³¹

A termelés gyorsabb ütemű kibontakozását akadályozó néhány példából is érzékeltetni lehet, milyen súlyos gonddal küzdöttek a szakemberek, s miért sikerült csak részleteiben teljesíteni a gyártási programot. A gyakorlat teljes mértékben igazolta a Hadtudományi Enciklopédia azon megállapításának a helyességét, hogy korszerű viszonyok közepette légi- és páncélosereőre van szükség. „Míndez háborúban is tökéletesen működő hadiipart, hatalmas nyersanyag-

126 HL. HM. Eln. 17. r. 1942/105943.

127 Uo. 1942/105352.

128 HL. HM. Eln. 17. r. 1943/105511.

129 HL. Vkf. Eln. I. 1943/5384.

130 HL. HM. Eln. 17. r. 1944/203605.

131 *Kovács Lajos*: A magyar—német közös repülőgépmotor-gyártás programja. 1941—1944. Repülés, 1969/6. sz. 15. o.

készleteket, feszesen megszervezett és irányított gazdasági életet, rengeteg nyersolajat, munkát és pénzáldozatot követel. Ezzel minden győzelemre számító államvezetésnek tisztában kell lennie”.¹³² Mint látható, ezen alapvető tényezők közül csak nagyon kevéssel rendelkezett Magyarország.

A magyar repülőgépipar termelési eredményei (1941—1944)

Az iratok elpusztulása következtében szinte lehetetlen megbízható összegzést végezni a magyar repülőgépipar teljes háborús termeléséről. Ezért kell rosszindulatú beállításnak minősíteni, s határozottan visszautasítani Gaál Gyula és Vági Ernő — külföldön élő szakírok — azon állítását, hogy „A mai magyarországi rendszer a nemzeti alapon álló Horthy rendszerrel szemben erős ellen-szenvvel viseltetik. Annak eredményeit minden téren céltudatosan kisebbíti.”¹³³ Természetesen nem abban vitatkoznék a szerzőkkel, hogy követendő példaként tekintünk-e a háború előtti magyar rendszerre, annak politikai, katonai vezetőire? Azonban közel négy évtizeddel a vizsgált események után *mi már tudjuk, hogy mint nemzeti múltunk részét reálisan kell megítélnünk*, hiszen csak ebből vonhatunk le megfelelő következtetéseket. Úgy vélem, sokkal jobban szolgálánánk közös *történelmünk* tényleges, elfogultságtól és torzításoktól mentes „helyére tételét”, ha a külföldön élő szakírok is nagyobb objektivitásra törekednének — mint ahogy akadnak már ilyenek, ha nem is nagy számban. Hiszen éppen Gaál és Vági maguk írták az idézett sorok előtt három bekezdéssel, hogy „A második világháború ideje alatt és az azóta megjelent hazai és külföldi források a magyarországi repülőgépgyárakban épült repülőgépek és motorok számadatairól egymástól erősen eltérő adatokat közöltek, mivel a hivatalos gyári nyilvántartások a pontos termelési adatokkal 1944-ben az amerikai tömegbombázások következtében nagyrészt megsemmisültek.”¹³⁴ (Kiemelés tőlem — Sz. M.) S hozzáteszem: a vonatkozó honvédelmi minisztériumi és repülőanyagok zöme is elpusztult. Ezért lehetetlen pontos képet adni, túl sokfajta adattal találkozunk. Mégis, mi az amit ismerünk?

1941-ben a 62 WM. 21. „Sólyom” repülőgép elkészültével — a WM. Repülőgép- és Motorgyár RT: 12 db; a Magyar Waggon- és Gépgyár RT: 20, MÁVAG: 30 db — befejeződött eme, időközben elavult típus gyártása,¹³⁵ melyből 1941 nyarán már öt közelfelderítő századot szereltek fel.¹³⁶ Ugyanebben az évben előállítottak még 20 db „Hirth HM. 504” repülőgépmotort is.¹³⁷

A korábban vázolt nehézségeket látva, egyáltalán az is csoda, hogy ha késve is, de 1942-ben elkészült a tervezett egy-egy Messerschmitt „Me—109” és „Me—210” repülőgép, valamint tíz Daimler-Benz „DB—605” motor. Ezen kívül legyártásra került még egy „Héja”, négy „FW—58” és ötven „Hirth HM. 504” motor.¹³⁸ Tehát 1942-ben Magyarországon összesen hét sárkányt és hatvan motort állítottak elő. Ebből viszont sem a magyar légierőt nem lehetett fejleszteni, sem a németeknek megfelelő segítséget nyújtani.

Ezek a gondok pontosan tükröződtek a termelés későbbi alakulásában is, amint kitűnik a Hadianyaggyártás Országos Felügyelője által készített 1943. június 15-i helyzetjelentésből.¹³⁹

E szerint a „Me—109” gyártásban négy hónapos késés mutatható ki, mivel

132 Nyíri László: Hadtudományi enciklopédia. Budapest, 1942. 214. o.

133 Magyarország honvédelme ... i. m. 293—294. o.

134 Uo. 293. o.

135 Uo. 158. o.

136 Kovács: Adatok ... i. m. 481. o.

137 Berend—Ránki: Magyarország gyáripara ... i. m. 454. o.

138 Uo. 454. o.

139 HL. Vkf. Eln. I. 1943/5384.

június 1-ig a Magyar Waggon- és Gépgyár RT az előirányzott huszonnégyből csak három repülőgépet szállított le. Június végéig elkészülhet még öt és a következő hónap végéig újabb öt gép. Bár az irat a Németországból leszállított nyersanyagmennyiséget kielégítőnek ítélte, egyéb szállításokkal — pl. különböző alkatrészek — gond lehetett, mert a Győrben legyártandó részegységek már a századik sárkányhoz is elkészültek. Tehát — szemben az előzőekben jelzett vizsgálat tapasztalataival — nem a mérnök- és technológushiány, valamint az üzemszervezés okozta az alapvető gondot, hiszen az e programban részt vevő 1134 munkás és 378 tisztviselő teljesítette a maga feladatát!

A „Me—210” gyártását is a német szállítások késedelme akadályozta. A Dunai Repülőgépgyár RT-ben eddig öt készült el, három gép már el is repült Németországba, az újabb ötös sorozat berepülés alatt volt. Itt is már május végén átadták a végszerelvények a huszonegyedik repülőgépet, de a német alkatrészek hiánya miatt nem tudták befejezni a munkálatokat.

A „DB—605” motorok gyártásában szintén volt már egy hónapos késés, ugyancsak a partner hibájából. Eddig száznegy db készült el, amiből húszat kapott a magyar légierő.

Mint látható, a nagy vajúdasokkal megszült első repülőgépek teljes mértékben, a motorok 80%-ban Németországba kerültek. Ekkorra már feledésbe merült a szerződésben rögzített 1 : 1, illetve 2 : 1 arány.

Az illetékesek a többi típus gyártásáról sem tudtak rózsásabb képet festeni. A „Héja” vadászgépek esetében kb. öt hónapos késést jeleztek. A terv szerint 1942. május—1943. március közötti időszakban száz, majd 1943. augusztus 31-ig újabb száz „Héja”-nak kellett volna megépülnie a MÁVAG-ban. Ezzel szemben 1943. június 12-ig csak ötvennyolc készült el a motorok „rázódása”, a főtengelysonka elcsúszása következtében. A „WM. 14. B.” motort gyártó WM. Repülőgép- és Motorgyár, amelynek 1942. március 15-től havi húsz darabot kellett volna gyártania, a fenti hiba kivizsgálása miatt szüneteltette a termelést. Ennek ellenére, a korábbi 132 db-os megrendelést újabb 133-mal növelték. Viszonylag még a „FW—58” gyakorló repülőgépek sárkányainak építése haladt a legütemesebben. A száz két sárkányt 1944. november 30-ig kellett leszállítani. Ebből 1943. március 4-én útnak indították az első tizenötöt, s június 1-ig újabb tizennegy db-ot, a tizenötödik pedig — utasgép kivételben — berepülés alatt állt.

Nem mondható el ez az ütemesség a MÁVAG-ról, amelynek már az 1942. május—december közötti hónapokban le kellett volna gyártani a kétszáz „HM. 504” típusú motort a „Bücker” iskolagépekhez. Ebből azonban csak ötvenet szállítottak le, s újabb kilencvennégy készült el az ügyszerű összeállításáig.

Mindennek ellenére, a gondoktól és termelési „csúszások”-tól függetlenül — mint korábban láttuk — a HM. 32. a. osztály újabb és újabb megrendelésekkel bombázta az ipart. Pedig előbb az eredeti programot kellett volna teljesíteni! A Hadianyaggyártás Országos Felügyelőjének 1943. szeptember 10-i helyzetjelentése szerint⁴⁰ huszonnyolc „Me—109” készült el, s az év végéig tervezett százhatvanöttnél is 4—6 hét késéssel kellett számolni. A „Me—210”-ból harminckilenc került legyártásra, az összkésés itt is másfél hónap körül mozgott. E jelentés az előzőnél valamivel optimistábban értékelte a „Ju—52” helyzetét, úgy látták, hogy a munkálatok terv szerint folynak. A „Héja” típusokból nyolcvanöt készült el szeptember 1-ig.

A termelésnek ez a bár lassú, mégis egyre fokozódó kibontakozása annak volt köszönhető, hogy ha nagy késésekkel is, egyre több alapvető szerszámgép érkezett Németországból. A korábbi túrhetetlen helyzethez képest feltétlenül fejlődő-

dés volt — ha nem is az eredeti tervnek megfelelően alakult —, hogy 1943 októberében a szükséges 1146 szerszámgépből „már csak” 270—280 db hiányzott.¹⁴¹

Hiába történtek azonban újabb és újabb erőfeszítések, a vázolt gondok, a legyártott gépek elosztásánál felmerülő diszkriminációk következtében, a november 10-én megjelent „Irányelvek az 1943/44. szervezési évben a légierők hadrendfejlesztésére” c. anyag¹⁴² arról tanúskodik, hogy az anyagbeszerzési nehézségek és az ebből adódó kiképzési akadályok miatt a légierő nem tudta elérni azon célkitűzésének teljesítését, hogy a hadrendfejlesztést tervszerűen, a megszabott határidőre végrehajtsa.

Ezt bizonyos mértékig magyarázza a hadianyaggyártás 1943. október 15-i helyzete¹⁴³ is, mely szerint az eddig elkészült ötven „Me—109”-ből (késedelem negyven) szeptember 30-ig mindössze hét repülőgépet kapott a légierő (a Birodalmi Légügyi Minisztérium 17-et). E késedelemben — a szokásos német szállítási csúszás mellett — szerepet játszott a Magyar Waggon- és Gépgyár RT-ben pusztító tűz, amely érintette a „Me—109” alkatrészek gyártását is.

Ugyanerre az időre negyvenkét „Me—210” készült el (a késedelem huszonhat db), melyből tizenkilencet a magyar, huszonhármát a német fél kapott. Továbbá elkészült egy „Ju—52”, száz „Héja”, 30 „FW—58” és tíz „Levente—II” elsőfokú kiképző repülőgép.

A Hadianyaggyártás Országos Felügyelője úgy ítélte meg a helyzetet, hogy az év végéig a „Me—109”-ből kb. százhusz, a „Me—210”-ből száznegyven készülhet el; 1944. január 1-től a Magyar Waggon- és Gépgyár RT kapacitása elérheti a tíz „FW—58”/hó termelési szintet, s az „Ar—96B.” vadász iskola-repülőgép gyártása 1944 márciusában indulhat be.

A helyzet 1943. november 15-re sem változott lényegesen, a magyar, illetve német légierő számára leszállított gépek száma a „Me—109” típusból mindössze tizennégy, illetve harmincegy, a „Me—210” típusból pedig huszonöt, illetve huszonnyolcra módosult. A vadászgépek vonalán 1944. márciustól várták az 50 db/hó, a rombolókból pedig 1944. májustól az 50 db/hó, majd fokozatosan a 75 db/hó, a „Ju—52”-ből viszont csak 1944 végére a 15 db/hó termelési képességet.¹⁴⁴

A Magyar Waggon- és Gépgyár RT 1943 decemberében tizenhét „Me—109” típusú gép elkészültét jelentette, melyek értéke darabonként — a korábbi 250 000 P-vel szemben — 276 140 és 314 480 P között mozgott.¹⁴⁵ A „DB—605” motorok ára 152 500 P volt.¹⁴⁶

Az ez évben legyártott repülőgépek pontos mennyiségéről ellentmondásos adatok állnak rendelkezésre. A legújabb kutatási eredményeket is figyelembe véve azonban az alábbi produktum valószínűsíthető: százharminc „Héja”, harminc Focke-Wulf „FW—58”, kilencvenkettő Messerschmitt „Me—109”, ötvenhárom Messerschmitt „Me—210”, három Junkers „Ju—52”, tíz „Levente” típusú sárkány, valamint ötven Hirth „HM—504”, kétszázharminc „WM—14B” és négyszázhuszonhét Daimler-Benz „DB—605” motor.¹⁴⁷ Ez a repülőgépmennyiség — illetve az ebből a Luftwaffének juttatott érték — eltörpült a német repülőgépipar 1943. évi 25200 db-os termelése (171,4⁰/o-os növekedés)¹⁴⁸ mellett.

Az újabb és újabb intézkedések sem hoztak döntő változást, továbbra is las-

141 Kovács: A magyar—német közös ... i. m. 15. o.

142 HL. Vkf. Hdm. Csűség 1943/801.

143 HL. Vkf. Eln. 1. 1943/6464.

144 Uo. 1943/6587.

145 HL. HM. Eln. 32. a. 1942/142841.

146 Uo. 1942/142842.

147 Berend—Ránki: Magyarország gyáripára ... i. m. 454. o., illetve Dombrády: A magyar gazdaság és ... i. m: 126—128. o.

148 A második világháború története. 1939—1945. Budapest, 1979. VII. k. 111. o.

sú volt a repülőgép-építés. A Magyar Waggon- és Gépgyár RT 1944. januárban mindössze tizennégy „Me—109” sárkányt jelentett „kész”-re a HM. 32. a. osztálynak. Hogy ezt követően még jobban megtorpant a gyártás, bizonyítja az is, hogy a gépek a „V—791”-től a „V—804”-ig lajstromjeleket viseltek, s az áprilisi jelentések csak a „V—810” — „V—838” jelű gépekről tettek említést.¹⁴⁹ A „Me—210” gyártását a kétszázhetvenedik darabnál abba kellett hagyni, bár egyesek szerint augusztus 9-én a kétszázhetvenkettedikkel fejeződött be.¹⁵⁰

A magyar repülőgépipar 1941—1944. évi teljesítményét tartalmazó alábbi táblázat adatai sem cáfolhatatlanok. A kutatások mai állása szerint ezeket ítéljük a legelfogadhatóbbaknak. Ugyanakkor azt is látni kell, hogy több ezekhez közel, vagy éppen nagyon is távol álló mennyiség található a szakirodalomban. Hasonló a helyzet a legyártott gépek elosztása terén is. A gyártási mennyiséget látva Dombrády Lóránd véleménye látszik a legrealisabbnak, aki kb. százharmincra teszi a magyar légierő rendelkezésére bocsátott Messerschmitt „Me—109”-ek számát.¹⁵¹ Ami a Messerschmitt „Me—210”-eket illeti, ezekből összesen százhatvanat kapott a M. kir. Honvéd Légierő.¹⁵² Kováts Lajos is ennyiről tud, azzal a megszorítással, hogy az 1944. augusztus 9-i bombázás során megsemmisült két db, így csak 158 került a csapatokhoz.¹⁵³

Mindezek alapján tévesnek kell ítélni Peter osztrák hadtörténész azon állítását, hogy a közös programban legyártott repülőgépek 90%/o-át a Luftwaffe számára kellett átadni.¹⁵⁴

Azt hiszem, ezek a kisebb-nagyobb eltérések érzékeltetik, hogy a háborús pusztítás következtében elveszett iratok hiányában nehéz reális képet festeni a tényleges produktumról.

A magyar repülőgépipar teljesítménye (1941—44)¹⁵⁵

Típus	1941.	1942.	1943.	1944.	Összesen
S á r k á n y g y á r t á s					
„Sólyom”	62	—	—	—	62
„Héja”	—	1	130	39	170
„FW—58”	—	4	30	38	72
„Me—109”	—	1	92	395	488
„Me—210”	—	1	53	216	270
„Ju—52”	—	—	3	27	30
„Ar—96”	—	—	—	5—10	5—10
„Levente”	—	—	10	60—70	70—80

149 HL. HM. Eln. 32. a. 1942/142841.

150 *Punka—Sárhídoi*: A magyar „Me—210” ... i. m. 16. o.

151 *Dombrády*: A magyar gazdaság és ... i. m. 134. o.

152 HL. HM. Eln. 34. 1944/417/Bbk.

153 *Kováts*: Kiegészítések és ... i. m. 16. o.

154 *Peter, Ernst*: Die ungarische Luftstreitkräfte. Österreichische Militärische Zeitschrift 1978/4. sz. 294. o.

155 Berend—Ránki: Magyarország gyáripára ... i. m. 454. o., illetve: *Dombrády*: A magyar gazdaság és ... i. m. 82—83., 88., 120—128., 133—134. o.

Típus	1941	1942	1943	1944	Összesen
-------	------	------	------	------	----------

M o t o r g y á r t á s

Hirth „HM—504”	20	50	50	80	200
„WM—14B”	—	—	230	—	230
„DB—605”	—	10	427	615	1052

Áttekintve a magyar repülőgépgyártás fejlődésének legfontosabb eseményeit, megállapítható, hogy nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket.

Ennek több alapvető oka volt. Egyrészt az ország általános gazdasági helyzete, nyersanyagszegényesége akadályozta meg — az erejét jócskán meghaladó erőfeszítések ellenére is — a célkitűzések megvalósítását.

Másrészt döntő szerepet játszott a kudarcban az a tény is, hogy a magyar katonai vezetés nem vizsgálta megfelelő alapossággal a magyar gazdaság objektív lehetőségeit, az ipari háttér megalapozatlanságát, így irreális követelésekkel lépett fel vele szemben. Úgy vélte, hogy bizonyos fejlesztési hitelek és licencvásárlási költségek átvállalásával pótolhatja a magyar szerszámgépgyártás fejletlenségéből adódó űrt. Pl. amikor egyértelművé vált, hogy iskolagépek és egyéb, felkészülést szolgáló eszközök előteremtésében alapvetően csak a saját iparra számíthat, azt hitte, hogy bizonyos beruházásokkal megteremtheti ezen típusok hazai gyártását. A szükséglethez képest azonban nagyon szűkösek voltak a lehetőségek, hiszen a Hirth motorok gyártásához 1942-ben nyújtott 1,507 millió pengős hozzájárulást, vagy a II. fokú iskolagépek előállításához a Dunai Repülőgépgyár RT-nak és az Uhri-testvéreknek 1943-ban juttatott 10 millió P-t, illetve az Arado „Ar—96/B” gyártását segítő 3,5 millió P-t¹⁵⁶ csak előteremteni volt nehéz, a lényegen, az ipar felkészületlenségén alapvetően nem változtatott.

A Honvédelmi Minisztérium illetékesei mindent megtettek annak érdekében, hogy létrehozzák a légierő fejlesztéséhez szükséges magyar repülőipart. Ennek szellemében írták alá a közös gyártásra vonatkozó egyezményt is. E cél annyira megkötötte a katona szakemberek kezét, hogy bár a szerződés előkészítésének pillanatától többen világosan látták annak buktatóit, az ország kiszolgáltatottságát, mégis teljes erővel támogatták, mert — ezek ellenére is — benne látták a M. kir. Honvéd Légierő korszerűvé tételének *egyetlen útját*.

Hiába voltak a sorozatos német szerződésszegések, továbbra is görcsösen ragaszkodtak — más lehetőség nem lévén — az együttműködés fenntartásához, sőt a helyzet romlásával, német nyomásra, mind gyakoribb, mind kapkodóbb bővítéséhez. A csőd széléhez egyre közeledő helyzetben is szemrebbenés nélkül adták a megrendelést az újabb és újabb gépekre, akkor is, amikor 1944-ben egy „Me—109” már 276 149 P-be¹⁵⁷, egy „Héja” 187 000 P-be¹⁵⁸, egy „Ju—52” pedig 1,5 millió P-be került.¹⁵⁹

A legdöntőbb azonban az volt, s ezért még a szűkös lehetőségeinek is alatta teljesített a magyar ipar, hogy a német fél — bízva a szerződéskötés időszakában számára még kedvező harcéri helyzetben — olyan ígéretet tett a közös

¹⁵⁶ HL. HM. Eln. 34. 1944/299/Bbk.

¹⁵⁷ HL. HM. Eln. 32. a. 1942/142841.

¹⁵⁸ HL. HM. Eln. 32. 1941/4393. csomó, szám nélküli anyag.

¹⁵⁹ HL. HM. Eln. 30. 1944/188581.

gyártás megalapozása és beindítása vonatkozásában, amit az időközben gyökeresen megváltozott viszonyok közepette nem tudott teljesíteni. A szerszámgépek, alkatrészek, nyersanyagok szállításának elmaradása következtében permanensen fennálló feszültség alapjaiban akadályozta meg a tervek megvalósítását. Ennek volt a következménye az, hogy a közös gyártás három éves erőfeszítése is lényegtelennek ítéltető a német repülőgépipar teljesítménye mellett, amely még 1944. első negyedében is 5900, a másodikban pedig 8300 gépet állított elő, e félévben 122,4⁰/₀-kal többet, mint 1943. második felében.¹⁶⁰

A magyar gazdaság — s közte a repülőgépgyártás — hadi vágányokra állítása az ipar eltorzulását eredményezte azáltal, hogy döntően német, s csak töredékeiben magyar érdekek kiszolgálására rendezkedett be. Ezzel együtt azonban előidézett bizonyos fejlődést a termelés ezen szektoraiban. Viszont az *alapelvű célt*: a korszerű légierő megteremtésének technikai előfeltételeit, *a modern repülőgépek tömeggyártását, az igények kielégítését nem tudta megvalósítani.*

Miklós Csabo

РАЗВИТИЕ ВЕНГЕРСКОГО ВОЕННОГО АВИАСТРОИТЕЛЬСТВА

Резюме

В первой части своей статьи автор рассматривает состояние венгерского производства самолетов в 1938—1940 гг. В том числе он исследует вопрос о том, какие финансовые возможности были представлены так называемой «дьерской программой» для венгерского отечественного производства самолетов. Автор показывает те обстоятельства, которые делали обоснованным, чтобы в Венгрии впервые в истории развития ВВС опередило модернизацию танковых войск да и вообще сухопутных сил в целом.

Затем автор рассматривает возможности и производственные результаты венгерской авиационной промышленности. Автор подчеркивает, что количественному и качественному развитию препятствовали уровень развития венгерской экономики в целом, относительно узкая емкость военной промышленности, а также скудная база отечественного сырья.

Исследователь детально характеризует те финансовые усилия, в результате которых в 1941—44 годах начался подъем венгерского самолетостроения. Автор дает общую оценку складывания бюджетного кредита, предоставленного авиации, и его использование. Он останавливается также и на тех причинах, которые вынудили компетентные круги Германии пойти на налаживание немецко—венгерского сотрудничества в области авиационной промышленности.

Далее в статье излагается сущность договора о сотрудничестве, а также реальная его оценка с точки зрения Венгрии. Интересным в этой области является и тот факт, что несмотря на то, что компетентные сотрудники генерального штаба видели недостатки соглашения уже в момент его заключения, они всё же вынуждены были рекомендовать его принятие за отсутствием других возможностей.

Между тем события, развертывавшиеся на фронте, принудили немецких специалистов по вооружению в феврале 1943 года расширить совместную программу до 2,7 миллиардов пенгё, хотя первоначально объем её составлял всего 1 миллиард пенгё. Однако несмотря на огромные материальные жертвы венгерская авиационная промышленность не могла выполнить предъявляемых к ней требований. Напрасно были созданы в 1944 году различные рабочие активы, узкое место промышленности, бомбардировка страны, эвакуация промышленных центров сделали невозможным осуществление и без того ирреальных целеустановок.

Автор отдельно детально рассматривает те факторы, которые препятствовали осуществлению программы. Одним из решающих в числе их является то, что немецкая сторона — в результате решающего поворота, происшедшего в ходе войны, и вследствие всё более увеличивающихся потерь — была вынуждена в более быстром темпе совершенствовать собственную авиационную промышленность, в силу чего не могла выполнить взятые ею на себя обязательства по поставке станков. А это в свою очередь сделало невозможным развертывание венгерского производства в запланированном темпе.

160 A második világháború története ... VIII k. 557. o.

В заключительной части статьи автор, опираясь на новейшие достижения исследований, суммирует производственные результаты венгерского самолетостроения на период 1941—44 годов и делает на основании этого соответствующие выводы.

Miklós Szabó

DIE ENTWICKLUNG DER MILITÄRISCHEN FLUGZEUGPRODUKTION IN UNGARN

Resümee

Im ersten Teil seines Aufsatzes prüft der Autor die Lage des ungarischen Flugzeugbaues in den Jahren zwischen 1938 und 1940. In diesem Rahmen erforscht er, was für finanzielle Möglichkeiten der Flugzeugbau in Ungarn durch das sog. „Raaber Programm“ hatte. Er legt die Umstände dar, welche begründeten, daß die Entwicklung der Luftwaffe in Ungarn, jetzt das erste Mal der Entwicklung der Panzertruppen und der ganzen Landstreitkräfte voranging.

Dann untersucht er die Möglichkeiten und die Produktionsergebnisse der ungarischen Flugzeugindustrie. Er weist darauf hin, daß der Entwicklungsstand der ungarischen Wirtschaft, die relativ enge Kapazität der Kriegsindustrie und der Rohstoffmangel der quantitativen und qualitativen Entwicklung eine Grenze setzten.

Der Autor detailliert die finanziellen Anstrengungen, infolge deren der heimische Flugzeugbau in den 1941—44-er Jahren einen Aufschwung nahmen. Er faßt die Gestaltung und die Verwendung des Budgetkredits der Luftwaffe zusammen und schildert die Ursachen, die die Zuständigen in Deutschland zur Ausgestaltung der deutsch—ungarischen flugzeugindustriellen Zusammenarbeit gezwungen haben.

Im folgenden Teil seines Aufsatzes legt er das Wesen des Kooperationsabkommens und dessen reale Wertung von ungarischer Seite dar. In diesem Zusammenhang ist es interessant, daß die Zuständigen im Generalstab, obwohl sie die Schwächen des Abkommens bereits beim Abschluß des Abkommens erkannt haben, doch gezwungen waren, mangels einer anderen Möglichkeit es zur Annahme vorzuschlagen. Mittlerweile zwangen die Kriegereignisse im Feld die Experten der deutschen Waffenindustrie, das gemeinsame Programm von ursprünglich einer Milliarde Pengő im Februar 1943 auf 2,7 Milliarden zu erweitern. Dieser Erwartung konnte aber die ungarische Flugzeugindustrie nicht einmal unter den größten finanziellen Opfern entgegenkommen. Es wurden vergebens verschiedene Arbeitsgemeinschaften im Jahre 1944 gegründet, der Engpaß der Industrie, später die Bombardierung des Landes und die Dezentralisierung der Industrie machten die Verwirklichung der ohnehin irrealen Zielsetzungen unmöglich.

Der Verfasser erörtert die Faktoren einzeln, die die Durchführung des Programmes hinderten. Unter ihnen kann der entscheidendste Faktor gewesen sein, daß der deutsche Partner — infolge der ausschlaggebenden Wendung des Krieges und der immer größeren Verluste — uz raschen Entwicklung seinen eigenen Flugzeugindustrie gezwungen war, und so seinen Vertragsverpflichtungen zur Lieferung von Werkzeugmaschinen nicht nachkommen konnte. Das machte aber die planmäßige Entfaltung der ungarischen Produktion unmöglich.

Im abschließenden Teil seines Aufsatzes, faßt der Verfasser aufgrund der neuesten Forschungsergebnisse die Produktionsergebnisse der ungarischen Flugzeugindustrie in den Jahren 1941—44 zusammen und zieht Schlußfolgerungen daraus.